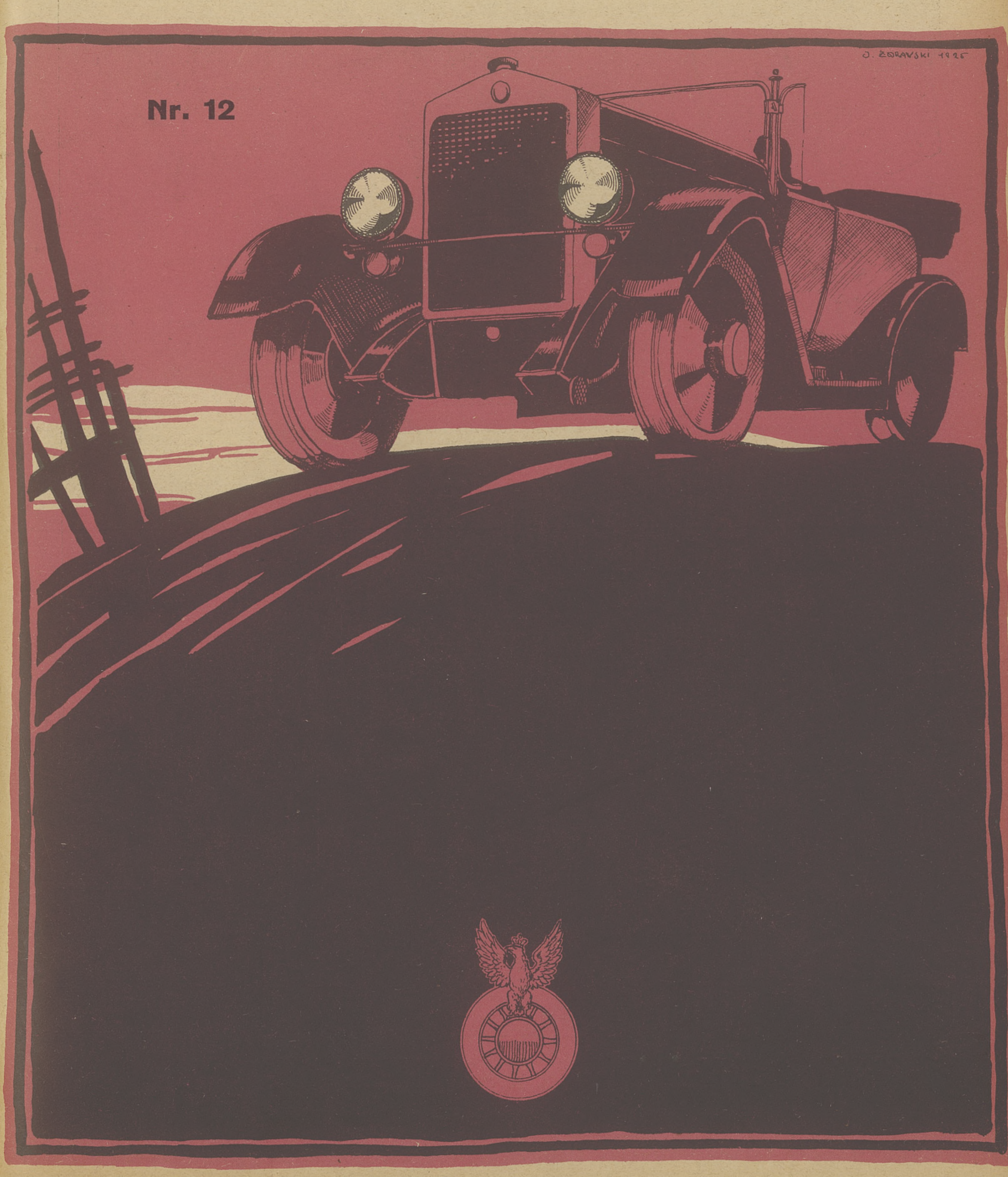
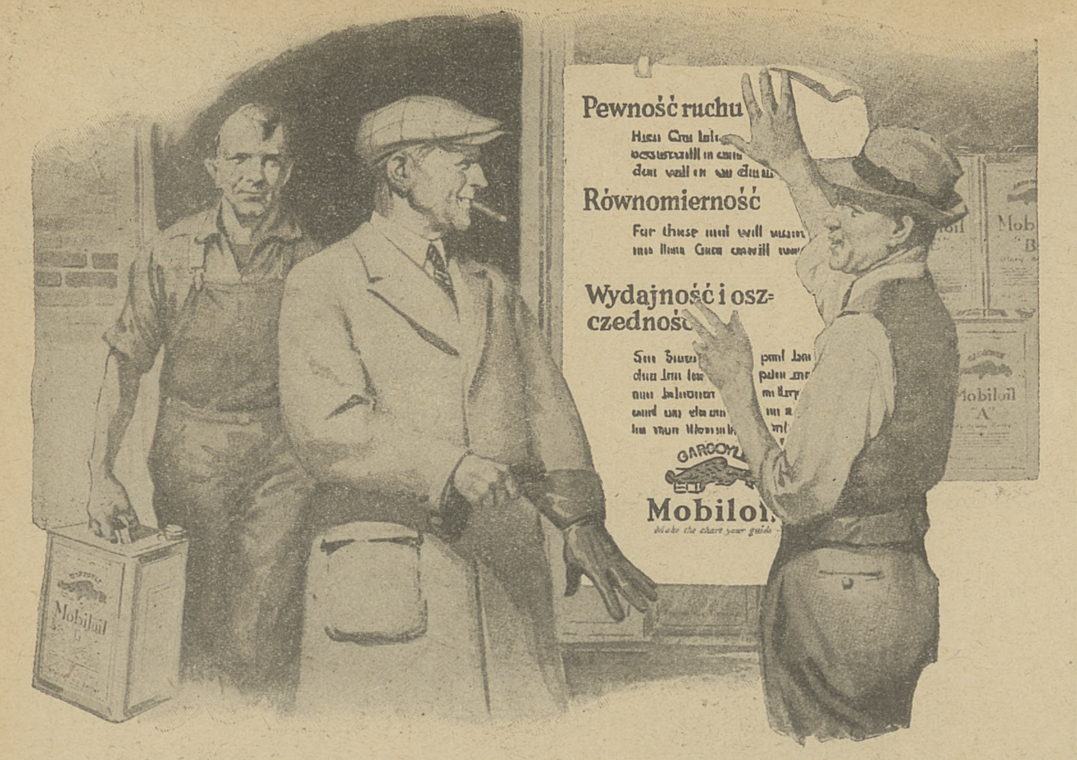
AUTO

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH





Stały zapas GARGOYLE MOBILOIL
3-krotna oszczędność automobilisty!

Polecamy bardzo wszystkim automobilistom zrobienie większego zapasu właściwego gatunku GARGOYLE MOBILOIL. We własnym pańskim interesie leży posiadać stale dostateczną ilość właściwego gatunku GARGOYLE MOBILOIL.

Dlaczego? **Albowiem zapewniacie sobie przez to:**

I. Pewność ruchu.

Właściwy gatunek GARGOYLE MOBILOIL, używany na podstawie naszej Tabeli Polecającej, zmniejsza znacznie zużycie oleju i benzyny, chroni przed osadem węglowym, zmniejsza wszystkie koszty napraw i przedłuża żywot pańskiego samochodu.

II. Równomierność zupełna smarowania.

Posiadanie zapasu właściwego gatunku GARGOYLE MOBILOIL wyklucza wszystkie te przerwy w ruchu i naprawy, które przy niewłaściwem smarowaniu ciągle powtarzają się. Osiągnięcie w pełni zadowolenia z nienagannej pracy motoru, dzięki właściwemu smarowaniu GARGOYLE MOBILOIL i uniknięcie zupełnie bardzo uciążliwych przerw w jeździe.

III. Wydajność i oszczędność.

Nienaganna praca Waszego silnika i największa wydajność tegoż będzie zapewnioną, jeżeli będziecie utrzymywali olej zawsze w dobrym stanie. Wymieniajcie zawartość oleju w motorze co 1500 klm. w lecie i co 750 klm. w zimie. Nie czyśćcie nigdy obudowy korby naftą, która pozostawia osad w martwych kątach, obniżając w ten sposób wartość smarniczą oleju. Uzupełniajcie zapas oleju w obudowie korby stale do właściwego poziomu, nie napełniając jednakże rezerwoaru zanadto, gdyż to doprowadziłoby u większej części silników do zalania motoru i spowodowałoby kopcenie i tworzenie się osadu węglowego.

RÓWNIEŻ WASZ DOSTAWCA CHĘTNIE ZAOPATRZY WAS WŁAŚCIWYM GATUNKIEM GARGOYLE MOBILOIL — WEDŁUG WASZEGO DOBORU — W WIĘKSZYCH PLOMBOWANYCH BLASZANKACH.

Gdybyście nie otrzymali dotychczas od odsprzedawcy odnośnych wskazówek, wówczas, nie zwlekając, zażądajcie tychże od niego. Prosimy zapewnić sobie zaraz na bieżący sezon potrzebny zapas GARGOYLE MOBILOIL.



TABELA POLECAJACA.

(Skrócony wyciąg.)

Polecenia te odnoszą się do właściwych gatunków GARGOYLE MOBILOIL przeznaczonych do smarowania poszczególnych typów automobili osobowych i ciężarowych, motocykli i motorów pomocniczych, konstrukcji od roku 1921 do 1925 łącznie. Litery podane przy różnych fabrykatach i typach oznaczają markę lub marki GARGOYLE MOBILOIL, które winne być użyte. O ile poleca się używanie w lecie i w zimie różnych gatunków GARGOYLE MOBILOIL, wówczas olej polecany na porę zimową winien być używany przy temperaturze od 0° C do minus 18° C. Przy wszystkich temperaturach poniżej minus 18° C poleca się używać GARGOYLE MOBILOIL ARCTIC (za wyjątkiem automobilu marki Ford, do smarowania którego GARGOYLE MOBILOIL "E" jest polecany).

Objaśnienie do odczytywania Tabeli Polecającej:

A oznacza GARGOYLE MOBILOIL "A"
B „ GARGOYLE MOBILOIL "B"
BB „ GARGOYLE MOBILOIL "BB"
E „ GARGOYLE MOBILOIL "E"
Arc „ GARGOYLE MOBILOIL Arctic
TT „ GARGOYLE MOBILOIL "TT"

P: Samochód osobowy C: Samochód ciężarowy

NAZWY AUTOMOBILI OSOBOWYCH I CIĘŻAROWYCH	1925 latem	1925 zimą	1924 latem	1924 zimą	1923 latem	1923 zimą	1922 latem	1922 zimą	1921 latem	1921 zimą
Samochody.										
Adler (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Alfa Romeo (P) (6 cyl.)	BB	A	BB	A	BB	A	—	—	—	—
Alfa Romeo (P) (4 cyl.)	BB	A	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Amilcar (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Ansaldo (P) (4B-4 cyl.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Ansaldo (wszystkie modele)	BB	A	BB	A	B	BB	B	B	B	B
Audi (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Austro-Amilcar (P)	A	Arc	A	Arc	A	A	—	—	—	—
Austro-Daimler (P) (AD, ADM)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Austro-Fiat (P) (AF1, AFN) (C) (AFN-1·5 t)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	BB	A
Austro-Fiat (C) (5 TNG-5 t)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc
Benz (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Benz-Gaggenau (C)	A	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Berliet (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Berliet (C)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Bugatti (P) (4 i 8 cyl.)	A	A	A	A	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Buick (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc
Büssing (C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Cadillac (P)	A	Arc	A	Arc	A	A	A	A	A	A
Chevrolet (P) (Superior)	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	Arc	—	—	—	—
Chevrolet (P) (Mod. 490)	—	—	—	—	—	—	Arc	Arc	Arc	Arc
Chevrolet (P) (Mod. FB)	—	—	—	—	—	—	A	Arc	A	Arc
Citroën (P) (10 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Citroën (P) (5 H. P.)	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Daimler (C) (niemiecki)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
De Dion Bouton (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Diatto (P) (20)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Diatto (wszystkie modele)	—	—	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Essex (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Fiat (P, C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Ford (P, C)	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
Fross-Büssing (C) (WIIIG Omnibus Gasolin)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Fross-Büssing (C) (WIIIG Benzol)	BB	BB	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Fross-Büssing (C) (IIIW-3·5, 4 t)	A	Arc	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Fross-Büssing (C) (VL-5 t)	BB	Arc	BB	Arc	—	—	—	—	—	—
Gräf & Stift (P, C)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Hispano-Suiza (P)	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB	BB
Horch (P) (10/35 H. P.)	—	—	BB	A	BB	A	BB	A	A	Arc
Horch (P) (10/50 H. P.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Horch (C)	A	A	—	—	BB	A	BB	A	A	A
Isotta Fraschini (P) (8 cyl.)	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Isotta Fraschini (wszystkie modele)	—	—	—	—	—	—	B	B	B	B
Itala (P)	—	—	B	A	B	A	B	A	B	A
Lancia (P) (Lambda)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—
Lancia (P) (Di-i Tricappa)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Lancia (wszystkie modele)	—	—	—	—	—	—	BB	A	BB	A
Laurin & Klement (P) (400, 450, 150, 350 bez wentylów)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Laurin & Klement (P) (200, 210, 100, 105, 110, 120)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Laurin & Klement (C) (540, 545)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Laurin & Klement (C) (500)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Lincoln (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
M. A. G. (P)	—	—	A	A	A	A	A	A	A	A
Magomobil (P)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Mathis (P) (11 H. P. Type G)	BB	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Mathis (P) (10 H. P. Type GM)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Mathis (wszystkie modele)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Mercedes (P) (15/70/100 i 24/100/140 H.P.)	BB	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Mercedes (P) (bez wentylów)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Mercedes (wszystkie modele)	—	—	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Minerva (P) (10 H. P. 4 cyl.)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Minerva (P) (16 H. P. 4 cyl.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Minerva (P) (20 H. P. 4 cyl.)	—	—	A	A	A	A	A	Arc	A	Arc
Minerva (P) (20 H. P. 6 cyl.)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Minerva (P) (30 H. P. 6 cyl.)	A	A	A	A	A	Arc	A	Arc	—	—
N. A. G. (P) 10/30, 10/40 H. P.)	—	—	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
N. A. G. (P) (10/45, 10/40 H. P.) (C) (45 H. P.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
N. A. G. (C) (75 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
O. M. (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Opel (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Overland (P)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Packard (P) (8 cyl.)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—
Packard (wszystkie modele)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Perl (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Peugeot (P) (5 H. P. Quadrillette)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Peugeot (P) (10 H. P.)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Peugeot (P) (15 H. P., 1500 K)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Peugeot (P) (12 i 18 H. P. bez wentylów)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	—	—	—	—
Praga (P) (Piccolo, Alfa)	A	A	A	A	—	—	—	—	—	—
Praga (P) (Mignon)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Praga (P) (Grand)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Praga (C) (N5-5 t)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Puch (P)	—	—	A	A	A	A	A	A	BB	A
Raba (P) (Grand)	A	A	A	A	A	A	A	A	BB	A
Raba (C)	A	A	A	A	A	A	A	A	BB	A
Renault (P) (6 H. P.)	A	A	A	A	A	A	—	—	—	—
Renault (P) (10, 12, 18, 40 H. P.)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	A	A
Renault (C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Rolls-Royce (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Salmson (P)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	—	—
Saurer (C)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Šibrava (P) (M)	BB	A	BB	A	—	—	—	—	—	—
Šibrava (P) (Trimobil)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	—	—
Steyr (P) (TIV-4 cyl.)	—	—	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Steyr (P) (TV, TVI-6 cyl.) (C) (TIII)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Stoewer (P) (9/32, 12/45 H. P.)	A	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Stoewer (P) (10/50 H. P.)	A	A	—	—	—	—	—	—	—	—
Tatra (P) (10-i Type 6 cyl. 20/65 H. P.)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Tatra (P) (11-i Type 2 cyl. 4/12 H. P.)	BB	Arc	BB	Arc	BB	Arc	—	—	—	—
Tatra (C)	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	—	—
W. A. F. (P) (S, MP) (C) (MA 3·5 t)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
W. A. F. (P) (U8, O8)	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc	A	Arc
Walter (P, C)	A	A	A	A	A	A	A	A	BB	A
Wanderer (P)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Motocykle										
A. J. S. (349 cm³ O. H. V.)	B	TT	B	TT	B	TT	—	—	—	—
Austro-Motorette	A	A	A	A	A	A	A	A	—	—
Bison (Coventry-Victor)	BB	TT	BB	TT	—	—	—	—	—	—
Bison (B. M. W.)	—	—	B	BB	B	BB	B	BB	—	—
Calthorpe (dwutaktowy)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Chater-Lea (dwutaktowy 350 cm³ O. H. V.)	—	—	—	—	TT	TT	TT	TT	TT	TT
D. K. W. (SM, ZM)	BB	BB	—	—	—	—	—	—	—	—
D. K. W. (wszystkie modele)	—	—	BB	BB	BB	BB	BB	BB	B	B
Harley-Davidson (Sport)	—	—	—	—	B	A	B	A	A	A
Harley-Davidson (wszystkie modele)	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Indian (Scout i Prince)	BB	A	BB	A	A	A	A	A	A	A
Indian (wszystkie modele)	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Itar	BB	A	B	A	B	B	B	B	—	—
Lanco	BB	A	BB	A	—	—	—	—	—	—
Mars (A-20) (niemiecki)	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Mars (B. & S. Villiers)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Mars (Bradshaw)	—	—	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Mars (wszystkie modele)	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT
Monos (2½ H. P. D. K. W.)	BB	BB	BB	BB	—	—	—	—	—	—
Monos (293 cm³ J. A. P. 4-taktowy)	BB	TT	BB	TT	—	—	—	—	—	—
New-Imperial (350 cm³ S. V. J. A. P.)	BB	TT	BB	TT	B	TT	B	TT	—	—
N. S. U.	B	A	B	A	B	A	B	A	B	B
Premier-Liliput	B	B	B	B	B	B	—	—	—	—
Puch	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB	B	BB
Rudge (3½ H. P.)	—	—	B	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Sunbeam (3½ H. P. Standard i 4½ H. P.)	BB	TT	BB	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Sunbeam (8 H. P.)	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT
Triumph (engl.) (Junior)	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT	TT
Triumph (engl.) (Riccardo)	B	TT	B	TT	B	TT	B	TT	—	—
Triumph (engl.) (wszystkie modele)	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT	BB	TT
Walter	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A	BB	A
Wanderer	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A
Zündapp	A	Arc	A	Arc	A	A	A	A	—	—

Przenośnia i dyferencjał.

Do właściwego smarowania przenośni i dyferencjału należy używać GARGOYLE MOBILOIL "C", "CC", lub GARGOYLE MOBILUBRICANT tak jak podane w kompletnem wydaniu Tabeli Polecającej.

VACUUM OIL COMPANY S.A.

CZECHOWICE, p. DZIEDZICE. **REPREZENTACJA: WARSZAWA, ELEKTORALNA 11.**


PŁYN
VESTA
NAJLEPSZY
PO
GOLENIU
PARFUMERIE D'ORIENT VARSOVIE


Fuchs
CZEKOLADA DESEROWA „ZŁOTO"
№ 6 Fuchs
Franciszek Fuchs i Synowie S. A. Warszawa

Nr. 12 WARSZAWA, DNIA 20-go CZERWCA 1925 r. ROK IV



ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

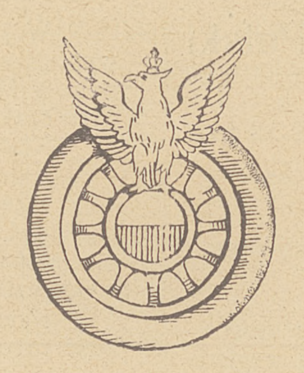
REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE

ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI DWA RAZY W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05 (AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE W ŚRODY I PIĄTKI OD 5—7

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEF. 287-05 (OTWARTA CODZIENNIE OD 10 DO 2)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 4764



REDAKTOR: INŻ. R. MORSZTYN WYDAWCA: AUTOMOBILKLUB POLSKI

KIEROWNIK DZIAŁU TECHNICZNEGO: STAN. SZYDELSKI

PRENUMERATA:

Rocznie	16 zł.
Kwartalnie	4 zł.
Zagranicą	20 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka	200	120	70	40	25
4 okł., przed tekstem i w tekście	250	150	90	50	30
Za tekstem	150	90	50	30	20

Fotografje i klisze na rachunek klijenta.

TREŚĆ NUMERU:

Od Redakcji

Numer niniejszy wydajemy w zwiększonej objętości. Numer z 10 lipca, wskutek wyjazdu członków redakcji na V-ty Raid Automobilklubu Polski, zostanie połączony z numerem z 20 lipca jako numer 13—14-ty.

SPROSTOWANIE

W numerze 11-ym pod rysunkami 220 i 221 błędnie podpisano ruiny zamku w Mirze, gdy rysunki przedstawiają ruiny zamku w Nowogródku.



Automobilklub Polski

Sekretarjat czynny od godz. 10 do 4 pp
Tel. 135 86.

KOMUNIKATY

Komisja Sportowa A. P. komunikuje, iż stosownie do decyzji K. S. z dn. 29 maja r. b. ze względu na trudne warunki raidu tegorocznego i na niemożliwość zapewnienia uczestnikom odpowiednich wygód, panie brać będą mogły udział w raidzie tylko jako kierowcy lub pomocnicy tychże. W żadnym innym charakterze panie do uczestnictwa w raidzie tegorocznym dopuszczone być nie mogą.

Na posiedzeniu Komisji Balotującej A. P., odbytem w dn. 10 czerwca r. b., na członków A. P. przyjęte zostały następujące osoby:

1) Aleksander Wicherkiewicz, dyr. Banku Handlowego w Łodzi, Warszawa, Kredytowa 6;

2) Ludwik Broda, kupiec, Katowice, ul. Warszawska 13;

3) Edward Zawidowski, obywatel ziemski, Starzyska, p. Szkło, pow. Jaworowski, Małopolska;

4) Karol Hettlinger, notarjusz, Warszawa, Szopena 16;

5) Marceli Ciechanowicz, dyrektor banku, Kraków, ul. św. Jana 18;

6) Kazimierz ks. Lubomirski, rolnik, Warszawa, Krakowskie-Przedmieście 5.

7) Stefan Humnicki, rolnik, Warszawa, Nowogrodzka 12, m. 10;

8) Hugo bar. Wattmann, ziemianin, maj. Ruda Różaniecka, Małopolska.

W protokóle Komisji Sędziów III-go Polskiego wyścigu samochodowego i motocyklowego, zamieszczonym w Nr. 10 „Auta“, zakradły się błędy w oficjalnych czasach zawodników, które niniejszem prostujemy:

Klasa C — motocykle:

Kat. I. B. S. A. — C. Marszewski 16′48.5, szybkość przeciętna 70.366.

Kat. II. A. T. S. — W. Rychter 11′52.8, szybkość przeciętna 99.552; A. T. S. — W. Ryl 14′52.4, szybkość przeciętna 79.525.

Kat. IV. Indian Scout — C. Rybiński 16′59.1, szybkość przeciętna 72.537.

RAID 1925 R.

Regulamin nagrody p. Michalskiego.

Nagroda p. Michalskiego przyznaną zostanie temu kierowcy samochodu, który w drugim etapie raidu 1925 r. zostanie najlepiej klasyfikowanym, t. j. według regulaminu raidu wykaże najlepszy rezultat. W razie jednakowego rezultatu kilku samochodów, pierwszeństwo przyznane będzie kierowcy, który ukończy etap 2-gi w najlepszym czasie, w granicach, określonych regulaminem dla danej kategorji, t. j. temu, który wykaże największe procentowo odchylenie od czasu maksymalnego, określonego regulaminem dla każdej kategorji w drugim etapie.

Regulamin nagrody ks. R. Sanguszki.

Nagroda ks. Romana Sanguszki przyznana będzie kierowcy, który, prowadząc przez cały czas raidu samochód, uzyska najlepszą przeciętną szybkość (nie przekraczając w żadnym etapie raidu 60 km/g.).

Dla I kat. rezultat mnoży się przez 1.286
„ II „ „ „ „ „ 1.125
„ III „ „ „ „ „ 1.047
„ IV „ „ „ „ „ 1.000

Przy obliczaniu przeciętnej, bierze się ogólny czas zużyty na przebycie całego raidu.

Nagroda ta będzie przyznaną niezależnie od ogólnej klasyfikacji.

Regulamin nagrody Automobilklubu Gdańskiego.

Nagroda Automobilklubu Gdańskiego przyznaną zostanie kierowcy samochodu, który pod warunkiem, że ukończy raid — osiągnie najlepszy rezultat w trzech próbach specjalnych, t. j. w próbie szybkości na terenie płaskim, w próbie szybkości na terenie górskim i w próbie elastyczności silnika — przyczem klasyfikacja dokonaną będzie na zasadzie zsumowania punktów dodatnich, osiągniętych w próbach powyższych. Punkty karne, otrzymane w tych próbach, odjęte będą od sumy punktów dodatnich.

Obliczenie czasu dla przejazdu 7-u etapów V-go Polskiego Raidu Samochodowego dla prób szybkości i elastyczności.

Etap	Kat. I do L 1,5; „ II „ L 2,5; „ III „ L 3,5; „ IV ponad L 3,5	Kat. I Śr. szybkość min. 35 km/g. max. 60 km/g. Czas na przejazd max.	min.	Kat. II Śr. szybkość min. 40 km/g. max. 60 km/g. Czas na przejazd max.	min.	Kat. III Śr. szybkość min. 43 km/g. max. 60 km/g. Czas na przejazd max.	min.	Kat. IV Śr. szybkość min. 45 km/g. max. 60 km/g. Czas na przejazd max.	min.
I	Warszawa—Wilno 639 klm.	18 g. 15 m.	10 g. 39 m.	15 g. 58 m.	10 g. 39 m.	14 g. 52 m.	10 g. 39 m.	14 g. 12 m.	10 g. 39 m.
II	Wilno—Słonim 359 klm.	10 g. 15 m.	5 g. 59 m.	8 g. 58 m.	5 g. 59 m.	8 g. 21 m.	5 g. 59 m.	7 g. 59 m.	5 g. 59 m.
III	Słonim—Tarnopol 516 klm.	14 g. 44 m.	8 g. 36 m.	12 g. 54 m.	8 g. 36 m.	12 g. 00 m.	8 g. 36 m.	11 g. 28 m.	8 g. 36 m.
IV	Tarnopol—M. Oko 597 klm.	17 g. 03 m.	9 g. 57 m.	14 g. 55 m.	9 g 57 m.	13 g. 54 m.	9 g. 57 m.	13 g. 16 m.	9 g. 57 m.
V	M. Oko—Płock 629 klm.	17 g. 58 m.	10 g. 29 m.	15 g. 43 m.	10 g. 29 m.	14 g. 38 m.	10 g. 29 m.	13 g. 58 m.	10 g. 29 m.
VI	Płock—Bydgoszcz 541 klm.	15 g. 27 m.	9 g. 01 m.	13 g. 31 m.	9 g. 01 m.	12 g. 35 m.	9 g. 01 m.	12 g. 01 m.	9 g. 01 m.
VII	Bydgoszcz—Warszawa 437 klm.	12 g. 12 m.	7 g. 17 m.	10 g. 55 m.	7 g. 17 m.	10 g. 10 m.	7 g. 17 m.	9 g. 43 m.	7 g. 17 m.
Górska próba szybkości 2 klm. Mogilany—Kraków		Czas max. = śr. sz. 30 km/g.	4 m. 00 s.	Czas max. = śr. sz. 35 km/g.	3 m. 26 s.	Czas max. = śr. sz. 38 km/g.	3 m. 9½ s.	Czas max. = śr. sz. 40 km/g.	3 m. 00 s.
Płaska próba szybkości 2 klm. Błonie—Warszawa		Czas max. = śr. sz. 65 km/g.	1 m. 51 s.	Czas max. = śr. sz. 75 km/g.	1 m. 36 s.	Czas max. = śr. sz. 85 km g.	1 m. 25 s.	Czas max. = śr. sz. 90 km/g.	1 m. 20 s.
Próba elastyczności Bydgoszcz	300 mtr.	Czas min. = śr. sz. 8 km/g.	2 m. 15 s.	Czas min. = śr. sz. 10 km/g.	1 m. 48 s.	Czas min. = śr. sz. 12 km/g.	1 m. 30 s.	Czas min. = śr. sz. 14 km/g.	1 m. 17 s.
	1000 mtr.	Czas max. = śr. sz. 30 km/g.	2 m. 00 s.	Czas max. = śr. sz. 35 km/g.	1 m. 43 s.	Czas max. = śr. sz. 40 km/g.	1 m. 30 s.	Czas max. = śr. sz. 45 km/g.	1 m. 20 s.



Automobilklub Wielkopolski

FILJA BYDGOSZCZ

REZULTAT WYŚCIGÓW W BYDGOSZCZY

dn. 14 czerwca 1925 r.

Samochody.

Klasa I. 1. Nalaskowski, Mathis — 41—31 — nagr. p. Otto; 2. Nowakowski, Tatra — 47—10 — nagr. p. Bauera.

Klasa II. 1. Gunsch, Fiat — 35.10 — nagr. tow. Vesty i wędrowny puhar Brow. Wielkop.; 2. Lundt, Mathis — 39.00 — nagr. p. Marcinkowskiego.

Klasa III i IV. 1. Rakowicz, Lancia — 32.55 — nagr. Brzeskiauto; 2. Stadie, Protos — 34.48 — nagr. dr. Szylinga.

Klasa V. Szymczak, A. D. — 34.53 — nagroda f. Stadie; 2. Rakowicz — 32.55 — nagroda puhar srebrny f. Butorski.

Motocykle.

Klasa Ia. 1. Drevs H., B. S. A. — 19.45 — nagr. Pfefferkorna Ramisha; 2. Kobus, Triumpf — 26.20 — nagr. f. Rutowski i S-ka.

Klasa I do 350. 1. Turkiewicz, A. J. S. — 38.05 — nagr. garnit. Maciej Levas; 2. Buda, Sarolea — 38.59 — nagr. p. Mietlickiego.

Klasa II. 1. Jahr, Triumpf — 44.43 — nagr. F. B. 2. Janowicz, B. M. W. — 46.43 — nagr. Seifert i Förster; 3. Matusiak, Sarolea — 53.20 — nagr. Jahr i J. Kaszubowski.

Klasa III. Kuczwalski, H. D. — 44.44 — nagr. Klubu Motocykl. m. Bydgoszczy.

Klasa IV. 1.Bunn, H. D. — 43.34 — nagr. Seifert i Förster, serwis do kawy i nagr. Klubu Motocykl. m. Bydgoszczy; 2. Riemer, Indian — 46.06 — nagroda f. Stadie.

Najlepszy czas dnia—Turkiewicz—38.05—A. J. S. Wyróżnienie sportowe.

Lista nowoprzyjętych członków

(filja Bydgoszcz).

101) Walter Iffland—Zalesie, pow. Szubin; 102) Stanisław Matuszewski—Bydgoszcz, Gdańska 48; 103) Mikołaj Kiehn — Szubin-wieś, p. Szubin; 104) Ignacy Pietrzkowski—Chojnice, Dworcowa 21; 105) Zygmunt Preiss — Koronowo, Rynek 9; 106) Jan Grieshammer— Mełno, p. Grudziądz; 107) Emil Bigalke — Bydgoszcz, Al. Mickiewicza 4; 108) Józef Fagiewicz — Bydgoszcz, Gdańska 158; 109) Franciszek Kreski — Bydgoszcz, Gdańska 7; 110) Fryderyk baron v. Rheinbaben—Jankowo, p. Pakość, pow. Mogilno; 111) Willi Winke— Kosztowo, p. Wyrzysk; 112) Willy Gabriel—Bydgoszcz, Gdańska 100; 113) Ottokart Kunkel — Suchorączek, p. Więcbork; 114) Walter Otto — Kotomierz, p. Bydgoszcz; 115) Antoni Krulikowski — Nowe Miasto nad Drwęcą; 116) Artur Studziński—Waldowo, p. Pruszcz; 117) Czesław Kamiński—Bydgoszcz, Krasińskiego 13; 118) Franciszek Sawicki — Bydgoszcz, Kościuszki 49; 119) Ludwik Nowicki — Bydgoszcz, Cieszkowskiego 3.

Polski Klub Motocyklowy.

Boduena 4.

Sekretarjat czyny w poniedziałki od 18—20.

Na ostatniem posiedzeniu komisji balotującej przyjęci zostali na członków zwyczajnych P. K. M. pp: Jan Andrzejewski, komisarz sądowy, Łódź, Orla 16; Bielak Antoni, kierownik wydziału Zakł. Am. Pocisk, Rembertów; Roman Bogowolski, Inżynier miejski, Kowel, Sienkiewicza 34; Karol Dębicki, właściciel firmy Cyclecar, Lwów, Romanowicza 9; Jan Ejmont por., Warszawa, Al. Jerozolimskie 45, m. 6; Wacław Hryniewski mjr., Warszawa, Fort Wola; Antoni Janowski, nacz. Wydz. P. K. O., Warszawa, Brzozowa 2, m. 27; Michał Kornatowski, Warszawa, Szopena 14; Stanisław Kossakowski, urz. Zakł. Am. Pocisk, Rembertów; Adam Łodziński mjr., Rembertów; Bronisław Nawrocki, student politechniki, Warszawa, Grabowska 8; Edmund Olszewski por., Warszawa, Wilcza 53, m. 9; Tadeusz Rudawski, stud. politechniki, Lwów, Nabielska 8; Jan Ripper, Kraków, Smoleńska 31; Mieczysław Strasburger jr, stud. pol. warsz., Warszawa, Kopernika 26; Jan Bohdan Sieklucki, stud. pol. warsz., Warszawa, Polna 50 m. 68; Roman Żołobiński, kontroler skarbowy, Warszawa, Krzywe Koło 2, m. 28.

Na walnem zebraniu P. K. M. w dniu 8. VI b. r. wybrano do komitetu P. K. M. pp: Stanisława Biernackiego, Stanisława Szydelskiego, Aleksandra Mrozińskiego, Wiesława Modzelewskiego, Witolda Rychtera, Adama Tuszyńskiego, Wacława Karczewskiego, Czesława Rybińskiego, Juljana Bartnickiego, Bohdana Siekluckiego, Jana Jesionka, Aleksandra Andrzejewskiego, Antoniego Bielaka, Wacława Hryniewskiego, Bohdana Wernera, Bolesława Jędrychowskiego, Jana Choińskiego, Adama Łodzińskiego, Antoniego Janowskiego i Tadeusza Wolskiego.

Do Komisji Rewizyjnej: Romana Bogowolskiego, Stanisława Kossakowskiego i Stanisława Mędrzeckiego. Na zastępców: Teofila Mękarskiego, Tadeusza Rudawskiego i Stefana Czarneckiego.

Dnia 12 b. m. odbyło się konstytucyjne zebranie komitetu P. K. M. na którem wybory wypadły następująco: Prezes: Pułk. Al. Mroziński, wiceprezesi: kpt. Stanisław Szydelski, Inż. Juljan Aartnicki, i p. Antoni. Sekretarz jeneralny p. Wiesław Modzelewski, skarbnik mjr. Wacław Hryniewski, gospodarz klubu p. Wacław Karczewski, bibljotekarz: kpt. Bolesław Jędrychowski.

Do komisji sportowej wybrani pp: Stanisław Biernacki, Antoni Bielak, Adam Tuszyński, Stanisław Szydelski, Jan Choiński, Wacław Hryniewski, Bohdan Werner, Adam Łodziński, Juljan Bartnicki, Witold Rychter.

Z MIĘDZYNARODOWEGO ZWIĄZKU AUTOMOBILKLUBÓW UZNANYCH

KOMUNIKAT.

Stosownie do życzenia Królewskiego Automobilklubu Hiszpanji, prezes Międzynarodowej Komisji Sportowej zatwierdził daty 19 i 20 września 1925 r. dla rozegrania wyścigów szybkości i turystyki, organizowanych kolejno przez Automobilklub Gurpurcoa na torze St. Sebastien (zamiast zapisanych w kalendarzu dat 14 i 15 września 1925 r.).

Paryż, 13 maja 1925 r.

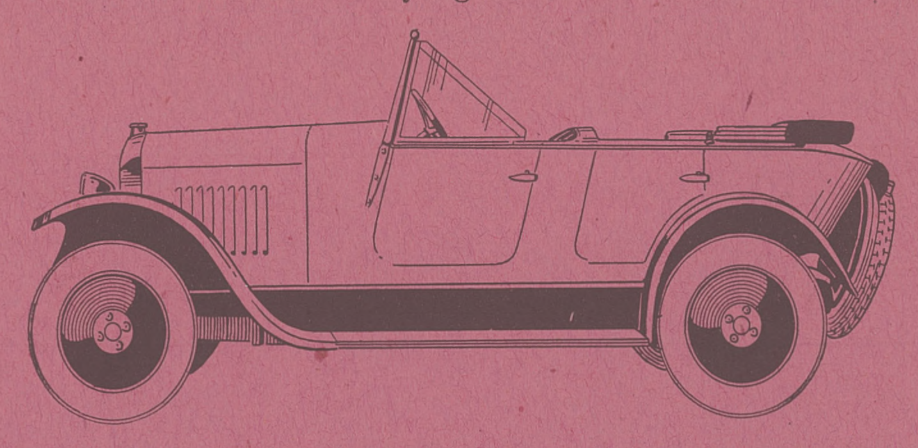
Sekretarz generalny A. L. A. C. R.

Grand Prix Europy

Największa nagroda Europy rozegraną zostanie, jak wiadomo, tego roku w dniu 28 czerwca w Belgji na torze pod Spa. Organizacja tego słynnego zawodu spoczywa więc obecnie w rękach Królewskiego Automobilklubu Belgji, który rozegra jednocześnie swój doroczny Grand Prix. Za kilka tedy dni odbędzie się ten niesłychanie ciekawy wyścig, a wobec nadzwyczajnego przygotowania, w którym wysiłek K. A. K. B. został poparty przez rząd belgijski, spodziewany jest olbrzymi, dotąd jeszcze nie osiągnięty sukces.

Dn. 28 więc czerwca rozegrany zostanie na prześlicznem tle słynnego zresztą krajobrazu okolic Spa, na świetnie przygotowanym torze, między Francorchamps—Malmedy—Stavelot ten jedyny wśród wszystkich wyszczególnionych w kalendarzu sportowym zawód samochodowy, który podlega bezpośredniej kontroli Międzynarodowego Związku Automobilklubów Uznanych. Jest on przytem jednym z 4-ch, który daje prawo do współubiegania się o szampionat świata.

Zaczyna się już uchylać rąbek tajemnicy, otaczającej szczegóły techniczne niektórych zapisanych wozów, zwłaszcza zaś niezwykłe rezultaty, osiągnięte przez ich konstruktorów pod względem powiększenia mocy silników. Chodzi tu, jak wiadomo, o silniki dwulitrowej pojemności cylindrów (według regulaminu tegorocznego jest to maksymalna wielkość, dopuszczona do Grand Prix Europy), a mówią, podobno, o 200 KM. rozwijanych przez nie przy 7500 obrotach... Te opo-



wiadania dowodzą w każdym razie, że 28 czerwca ujrzymy wyścigi, które będą niezwykle płodne o ile chodzi o doświadczenia z dziedziny mechaniki.

Dowodzą one zwłaszcza, że słynni ci konstruktorzy czynią olbrzymi wysiłek, aby zdobyć tegoroczny Grand Prix Europy. Ten fakt, jak również fakt niezwykłego zainteresowania się publiczności tym zawodem, a zwłaszcza napływ wielkiej ilości zamówień na miejsca pozwalają przewidywać, iż Grand Prix Europy 1925 roku stanowić będzie jedną z najsłynniejszych dat sportu samochodowego.

Spodziewany jest zresztą niebywały napływ widzów, na przyjęcie których Spa i jego cudne okolice przygotowują się ze zwykłą swą gościnnością. W całej okolicy wre gorączkowy ruch, jak również na torze, na którym Królewski Automobilklub Belgji, mający powierzone sobie przygotowanie zawodu, poczynił wprost cuda dla doskonałego przystosowania dróg i terenów przyległych, do wymagań zawodu tego znaczenia co Grand Prix Europy.

Kierowcy, którzy poprowadzą współzawodniczące samochody.

Na podstawie źródeł oficjalnych możemy przytoczyć tu nazwiska kierowców, zaangażowanych przez współzawodniczące firmy:

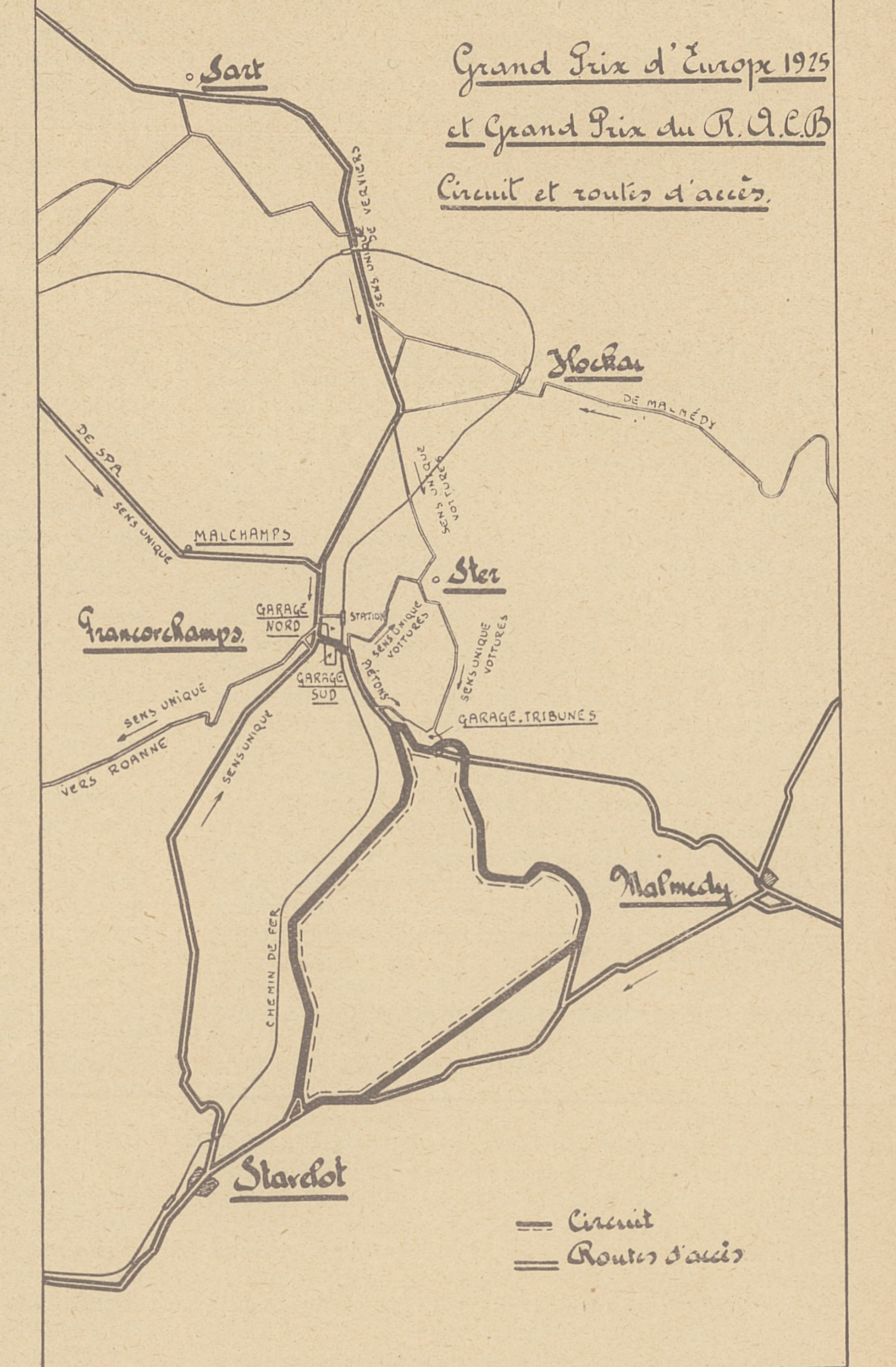
„Alfa-Romeo“ — Ascari, Campari, Brilli-Peri i w rezerwie Mininozzi.

„Delage“ — Thomas, Divo, Benoist, Torchy.

„Sunbeam“ — Segrave, Conelli, Duller.

„Guyot“ — Guyot, Rouvier (i w rezerwie Matthys).

Jak widać, lista ta zawiera nazwiska najlepszych na świecie w tej chwili kierowców. Ascari, Compari, Thomas, Divo, Benoist, Seagrave, Conelli, Duller i Guyot zwłaszcza mają za sobą najbardziej sensacyjne w dziejach automobilizmu wygrane i nieomieszkają napewno w obecnem Grand Prix Europy wypowiedzieć sobie niesłychanie pasjonującej walki.



Rys. 230. Plan toru „Grand Prix Europy“ pod Spa.

Porządek startów.

Komisja Sportowa Królewskiego Automobilklubu Belgji dokonała losowania kolejności startów w Grand Prix Europy. Delegaci współzawodniczących firm byli obecni na tem posiedzeniu, któremu przewodniczył prezes baron G. Nothornb.

Samochody będą startować w porządku następującym:

1. Delage I.
2. Alfa-Romeo I.
3. Guyot I.
4. Sunbeam I.
5. Delage II.
6. Alfa-Romeo II.
7. Guyot II.
8. Sunbeam II.
9. Delage III.
10. Alfa-Romeo III.
11. Sumbeam III.
12. Delage IV.

Lista ta zawiera 2-gi samochód Guyot, który w ostatniej chwili został przez firmę tę zgłoszony.

Oprócz tego drugie losowanie dało porządek ustawienia stand'ów zaopatrzenia.

Ceny miejsc.

Ceny miejsc w obrębie trybun zostały ustalone jak następuje.

Loża 4-miejscowa . . . 400 frs.

Miejsce numerowane	40 frs.	
Miejsce stojące w obrębie trybun	25 „	
Garaże trybun	20 „	od samochodu.
Garaże Francorchamps	15 „	„ „

Garaże trybun przeznaczone są dla osób, które zamówiły loże lub miejsca numerowane na trybunach.

Bilety mogą być nabyte wcześniej w Królewskim Automobilklubie Belgji (58 Avenue des Arts w Brukseli).

KAROL KAUCZYŃSKI

Wrażenia z objazdu dróg raidowych

ZAINTERESOWANIE raidem jest w tym roku ogromne, ale wszędzie i zawsze na plan pierwszy wysuwa się to samo zapytanie — jaka jest droga raidowa? Czy jest ona wogóle możliwa do przebycia, czy też stan dróg nieszosowanych jest taki, że zachodzi obawa przeszkód nieprzezwyciężonych i że raid się załamie na trudnościach „polskich dróg".

Otóż możemy z całym spokojem zapewnić wszystkich, że każdy samochód w dobrym stanie, prowadzony troskliwą ręką dobrego kierowcy, drogę nietylko że przebędzie, ale z łatwością może z niej wyjść zwycięsko. Naturalnie, wymagania, stawiane nerwom kierowcy, hamulcom i resorom, są ogromne. Jasnem jest, że wszelkie kataklizmy atmosferyczne, w postaci burz lub długotrwałych deszczów, mogą stan dróg gruntowych bardzo pogorszyć, przewidziany jednak na ten wypadek objazd na odcinku Krzemieniec — Zbaraż usunie i te trudności. Z drugiej strony, ogromna rozmaitość wrażeń, jaką przyniesie ze sobą tegoroczna routa raidowa, powinna zainteresować i pociągnąć nietylko automobilistów, ale też ludzi, którzy chcą poznać kraj w jego najciekawszych i najpiękniejszych okolicach, które w normalnych czasach tak trudno jest zwiedzić.

Etap I-szy obejmuje drogę Warszawa — Łomża — Augustów — Suwałki — Sejny — Augustów — Grodno — Lida — Wilno, 639 klm.

Z Warszawy wyjeżdżamy przez most Kierbedzia, szosą na Jabłonnę. Kilometry 23 i 25, pozostałości dawnej złej szosy do raidu mają być poprawione. Dobra zresztą droga prowadzi przez Serock, przed samym Pułtuskiem ostry zakręt na prawo do miasta, stamtąd przez Różanę do Ostrołęki. Między Różaną a Ostrołęką 4 mostki, przed którymi należy dobrze przyhamować. Przed samą Ostrołęką, koło tartaku, zakręt na prawo przez stosunkowo wąski most na Narwi. Wjazd do miasta, dalsza droga, aż do Łomży, jest w bardzo dobrym stanie.

Z Łomży przez Stawiszki, Szczuczyn, Grajewo, Rajgród, Augustów szosa prowadzona jest z pagórka na pagórek, jednak w bardzo dobrym stanie i biegnie w odległości 4 — 5 klm. równolegle do granicy Prus Wschodnich.

W Augustowie skręcamy przed miastem na prawo, następnie zaś na lewo na śluzę na kanale Augustowskim. Bezpośrednio za tem rozpoczyna się krajobraz rzeczywiście wspaniały. Przebogata w stare drzewa i leśne jeziora puszcza Augustowska, której nie opuszczamy na całym tym trójkącie: Augustów—Suwałki—Sejny — Augustów. Droga tu wszędzie bardzo jest dobra, przed samymi Suwałkami znów bardzo wąski most na rzece Hańczy. W Suwałkach — ładne miasteczko — skręcamy na prawo w kierunku Sejn, około 30 klm., droga średnia, na kilometrze 16 do 18 nawet bardzo zła — duże powybijane jamy. W Sejnach nie jedziemy prosto szosą, lecz skręcamy na placu na prawo, koło bardzo pięknego kościoła, na objazd długości prawie 6 klm. gruntowej drogi, bardzo złej i wymagającej wzmożonej uwagi. Miejscami piaski.

Wjechawszy na szosę kowieńską, prowadzącą z Sejn do Augustowa, dostajemy się na pyszną zupełnie gładką szosę o minimalnym ruchu kołowym, która przez miejscowość Giby prowadzi aż do Augustowa, gdzie, przejechawszy wiaduktem ponad kolej, wjeżdżamy znowu na śluzę na kanale Augustowskim. Droga ta, choć gładka, ma jednak dużo pułapek w postaci przekopów, porobionych przypuszczalnie podczas wojny i niedobrze załatanych grubymi kamieniami, oraz na kilometrze 30-ym, 31-ym, 32-im i 37-ym dłuższych kawałków dylowanych, które stanowią dla wozu bardzo niebezpieczne i niemiłe niespodzianki. Droga ta prowadzi cały czas przez wysoki, piękny las, a na kilometrze 32-im przez wysoki most nad inną śluzą na kanale Augustowskim, łączącym tutaj cały szereg jezior w jedną spławną rzekę.

Minąwszy śluzę w samym Augustowie, skręcamy na lewo w kierunku do Grodna. W odległości koło 2-ch klm. za Augustowem bardzo przykry objazd, z powodu budowy mostu, który do raidu ma być ukończony. Za przejazdem kolejowym zaczyna się koło 20 klm. drogi, prowadzonej wysoką groblą przez mokradła, na których niema ani jednego osiedla. Na początku tej szosy są dwa kawałki dylowane; dalszych 20 klm. należy też przebywać z ostrożnością, gdyż pół drogi jest zawalone szutrem. Oprócz tego cały szereg mostów, dopiero co przebudowanych i brukowanych w zimie, stanowi nieprzyjemną przeszkodę. Od 25-go klm. zaczyna się droga lepsza i okolica bardziej zamieszkała.

Przed samym Grodnem miejscowość Łosośnia, ślicznie położona w jarze, następnie wjazd na górę, skąd śliczny widok na Grodno, leżące nad samym Niemnem. Zjeżdżamy do rzeki przez most, na prawo, wysoko w powietrzu, widzimy most kolejowy, który z drewnianego został przebudowany na żelazny. Po drugiej stronie Niemna, stromo do góry, na plac przed katedrą i stamtąd na szosę do Lidy.

Szosa z Grodna do Skidla 30 klm. stosunkowo dobra, cały szereg mostków wypukłych. Na 26-ym klm. przejazd nad torem kolejowym, tuż za zjazdem zaczyna się bardzo zła droga.

Skidal — Lida 82 klm. Z początku szosa bardzo zła, zwłaszcza przez las, aż do tartaku. Droga ta zeszłego roku jeszcze dobra, została zniszczona w zimie przez zwózkę drzewa. Od 16-go kilometra zaczyna się droga lepsza, trochę poprawiona. Dalej, aż do samej Lidy, droga pyszna, jedynie cały szereg mostków wymaga wielkiej ostrożności. W Lidzie przejeżdżamy przez tory kolejowe, w mieście na lewo przez plant kolejowy.

Następnie wyjazd na szosę, względnie trakt, w kierunku do Wilna, odległego o sto kilometrów. Tutaj pięknie brukowana szosa zamienia się w trakt gruntowy.

Opisanie tego kawałka jest niezmiernie trudne, gdyż co krok może spotkać automobilistę jakaś niespodzianka: czy to w postaci rowu, dołu, czy też kamienia. Trakt idzie wśród starych drzew topoli i brzóz,

miejscami węższy, przeciętnie jednak szerokości jakichś 30 mtr. Na niektórych kawałkach tory wyjeżdżone wskazują automatycznie drogę, której i samochód powinien się trzymać. Na innych miejscach znowu murawa, równa jak dywan, pociąga automobilistę, który tu może rozwijać całkiem pokaźną szybkość. W niektórych miasteczkach i wsiach droga nawet wybrukowana.

Trakt prowadzi przez Wielkie Sioło, Zurmany, przez tor kolejowy do miasteczka Woronów, stamtąd zaś przez Bieniakonie, Wielkie i Małe Stołeczniki, Jaszuny do Wilna. Tam, gdzie grunt bity, nie napotyka się szczególnych trudności — jedynie przy przekroczeniu małych rzeczek, wjazdach na mostki, które regularnie sterczą dość wysoko ponad poziom drogi, oraz za miejscowością Bieniakonie trzeba zwracać specjalną uwagę na omijanie tych przeszkód. Za Bieniakoniami trakt wznosi się lekko pod górę piaszczystą i rozdziela się na cały szereg dróg. Zarząd drogowy obiecał odpowiednio drogę oznaczyć. Zjazd do miejscowości Jaszuny stromy, most na rzece Mereczańce bardzo lekki. Zarząd drogowy bardzo energicznie pracuje nad podsypaniem drogi w miejscach, gdzie przechodzi ona przez grząskie tereny. Widać kolejkę, zwożącą ziemię, oraz liczne furmanki przy pracy.

Na 6-ym kilometrze od Wilna zaczyna się droga brukowana, a ogromna ilość kamienia, przygotowanego za Lidą i przed Wilnem, daje nadzieję, że niebawem i Wilno będzie ze stolicą Państwa złączone bitym szerokim gościńcem.

Wjeżdżamy do Wilna, na dół obok cmentarzy, popod tory kolejowe ku Ostrej-Bramie, pod kaplicą na ul. Wielką i dalej na plac koło katedry.

Etap II-gi obejmuje drogę: Wilno — Oszmiana — Iwie — Nowogródek — Mir — Nieśwież — Baranowicze — Słonim, 353 klm.

Z Wilna wyjeżdżamy tą samą drogą, którąśmy przyjechali: przez Ostrą-Bramę, pod kolej i do góry, na 4-ym kilometrze skręcamy na lewo.

Przez Miedniki do Oszmiany cała odległość 55 klm. Z tego w powiecie wileńskim, co kilka metrów, zmienia się bruk, szosa, żwirówka, dylowanie, kawałki gruntowe, z tego 27 klm. szosy bardzo złej, pełnej wyboi i dziur. Zaraz od wjazdu do powiatu oszmiańskiego obraz się z mienia. Ta sama droga gruntowa jest równa, gładka, bez żadnych wyjeżdżonych torów, a to dzięki tylko systematycznemu bronowaniu i podsypywaniu brzegów szosy.

Na 9-ym kilometrze przed Oszmianą zaczyna się szosa brukowana, aż do samego miasta. Za Oszmianą, aż do Holszan, ta sama droga dobra i miło jest popatrzeć, jak na tej drodze widać świeżo sadzone drzewka, wskazujące na pieczołowitą opiekę i zdolności organizacyjne inż. Skutkiewicza. W Holszanach piękny kościół z klasztorem, tuż przy kościele skręt na prawo na most na Holszance do Trab. Przez tor kolejowy do Juraciszek i dalej do Iwia. Droga gruntowa prowadzi przez piękne lasy, niegładzona, miejscami dość piaszczysta, przed samym Iwiem szeroka na 100 mtr. Iwie bardzo ciekawe miasteczko, znane ze swoich jarmarków. Za miasteczkiem oryginalne stare cmentarze tatarskie i meczet. Skręt na lewo na Dendeliszki, Zbójsk i most na Niemnie. Znaki ostrzegawcze dla samochodów znajdują się i tutaj, przyczem są ustawione w sposób niecałkiem odpowiadający przepisom, naprz. znaki na zakręt, zamiast znaków na skrzyżowania. Na kilku kawałkach jest droga dylowana, połączenia są brukowane, bardzo dobre, ale zbyt krótkie, aby się można na nich rozpędzać. Ostatnie 3 klm. przed Niemnem świeży nasyp z piasku bardzo nieprzyjemny, gdyż wóz grzęźnie po osie. Wskazanem jest na tym kawałku nie stawać, gdyż grozi ugrzęźnięcie. Przez nowy most na Niemnie i dalej przez piękny las na Wsie—lub do Nowogródka, którego stare ruiny już zdaleka są widoczne. Droga średnia prowadzi pod górę, wjazd do ślicznego miasteczka, na którego budynki warto rzucić okiem. Wyjazd z rynku na lewo obok starego cmentarza, gdzie jakoby był niegdyś święty gaj pogański. Tutaj zaczyna się droga trochę gliniasta, później staje się piaszczysta, nasyp pod szosę gotowy, bardzo porządne, szerokie mostki, jedzie się jednak bokami, gdyż na nasypie jest gruda, która jednak do raidu ma być walcem zgnieciona. Trakt prawie cały czas koło 60 mtr. szeroki. W miejscach, gdzie droga przechodzi przez rzeczki, są w robocie groble, któremi się zastępuje mosty, postawione przez Niemców, niektóre bardzo długie. Miłem jest to, że wszelkie góry w kierunku wschodu są brukowane. Należy jednak bardzo uważać, gdyż zjazd na drugą stronę jest pełen wybojów. Przejeżdżamy przez miasteczko Korzeliszki następnie przez most na Żerweczu, który przez 2 lata oddzielał front niemiecki od rosyjskiego. Po drugiej stronie na starych pozycjach rosyjskich widzimy kolonję osadniczą pierwszej dywizji legjonów. Przez Turzec dojeżdżamy do Miru, za miastem bardzo ciekawe ruiny zamku, siedziba książąt Mirskich — w roku 1812 kwatera króla Westfalskiego. Za zamkiem szosa na lewo podąża do stacji granicznej Stołpce, odległej o 15 klm., my zaś podążamy na prawo na południe do miasteczka Horodzieja. Droga cały czas gruntowa średniej dobroci. W samym miasteczku Horodzieja przemieniają dylowanie na szosę brukowaną.

Ta robota do raidu prawdopodobnie będzie ukończona. Tuż od przejazdu kolejowego aż do samego Nieświeża 18 klm. dobrej szosy. Miasto Nieśwież, siedziba książąt Radziwiłłów, z bardzo ciekawym kościołem z grobami książęcymi, jest najbliżej granicy bolszewickiej położonym polskim miastem. W Nieświeżu objeżdżamy rynek i tą samą drogą, którąśmy przyjechali, wyjeżdżamy w kierunków na Baranowicze. Trzy klm. za miastem skręcamy na lewo i tu zaczyna się kawałek drogi około 20 klm. najcięższy z całego etapu. Droga idzie starym traktem aż do Zamkowicz, tu skręca na lewo prawie że na polne drogi do Swojatycz. Droga wąska, ciągle rozwidlenia i zakręty, a co gorzej bez słupów telegraficznych, któreby mogły wskazywać kierunek drogi. Dopiero od Swojatycz wjeżdżamy na drogę o łatwiejszej orjentacji i będącą w lepszym stanie. Przez Werdmę, Podlesie, Darowo kierujemy się na Baranowicze. Między Podlesiem a Darowem mijamy znowu linję frontu rosyjsko - niemieckiego. Ślady walk nad rzeką Szczarą jeszcze dziś widoczne. Przez ogromnie długie miasteczko Baranowicze przejeżdżamy drogą brukowaną. Warto zwrócić uwagę na wielki rozbudowany dworzec, który ciągnie się na przestrzeni około 10 klm. Tuż za miastem 5 klm. drogi w przebudowie, szosa sama aż do Słonima dobra, prowadzi przez piękny wysoki las. W odległości jakich 18 klm. od Baranowicz jest kilka ostrzejszych zakrętów, zresztą cały czas droga dobra i oprócz mostów pewna.

Etap III-ci. Słonim — Różana — Kobryń — Dubieczno — Kowel — Hołuby — Łuck—Dubno—Krzemieniec—Zbaraż — Tarnopol 517 klm. Ze Słonima do Różany 38 klm. z początku droga dylowana, następnie zupełnie dobra, za Różaną rozjazd szeroką szosą do Prużan przez śliczny wysokopienny las zw. puszczą Różańską. Kawałkami są dylowania, zwłaszcza koło kilometra 20-go, 21-go. Za puszczą na rzece Jasiołdzie objazd mostu, który do raidu będzie przypuszczalnie gotowy. W okolicy Prużan widzimy wszędzie pracę koło poprawiania szosy, tak, że jest pewność, że raid tu nie napotka na żadne trudności. Obok 3-ch wiatraków na górze, nie dojeżdżając do miasta Prużan

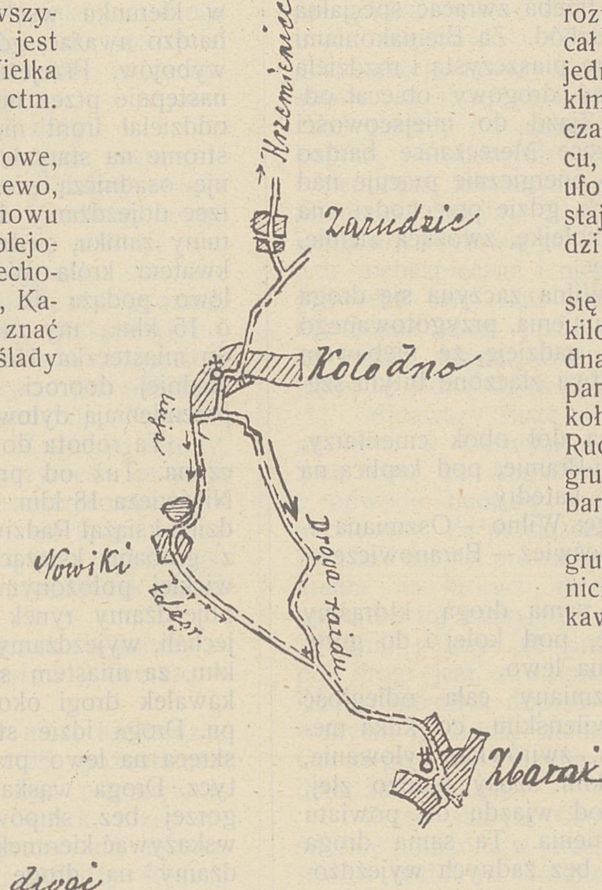
skręt na lewo, przed samym skrętem u kolejki, trochę wyboisty. Szosa z Prużan do Zaprud wszystkim znana z zeszłorocznego raidu, w bardzo dobrym stanie. Zaprudy—Kobryń szosa szeroka ale zła, nie pozwala na większą szybkość, widać jednak również pracę koło reperacji szosy. W Kobryniu ulicą główną do rynku następnie na prawo szosą Brzeską i za miastem u rozejścia się dróg na lewo, szosą idącą do Włodawy. Kobryń—Dubieczno 40 klm. Stan szosy średni.

W Dubiecznie skręcamy na lewo na śliczną szosę, idącą z Brześcia do Kowla (wzgl. Kijowa). Szosa ta jest bardzo ładnie utrzymana. Przejeżdżamy przez miejscowości: Mokrany, Horniki, Ratno aż do Kowla. Szosa cały czas wyborna jednak specjalną uwagę należy zwracać na przejeżdżanie przez mostki, których stan jest poniżej wszelkiej krytyki. Mosty czy długie, czy krótkie są wszystkie przegniłe, chwieją się, a jezdnia jest najczęściej całkiem zniszczona. Wielka ilość mostków jest o kilkanaście ctm. niżej niż powierzchnie szosy.

Przejechawszy przez tory kolejowe, przed samym Kowlem, skręcamy na lewo, przejeżdżamy przez całe miasto znowu przez 2 podjazdy pod torami kolejowymi Kowel — Łuck. Szosa ta przechodzi przez Hołoby, Świdniki, Perespy, Kapuczewkę do Łucka. Szosa szeroka, znać jednak na niej i okolicy bardzo ślady wojny.

Szosa jest miejscami dylowana, miejscami wyboista, wszystkie mostki wypukłe. W Świdnikach, leżących nad Stochodem, przejeżdżamy przez linję frontu niemiecko - rosyjskiego; pomnik postawiony przez n i e m c ó w oraz betonowane pozycje upamiętniają tę krwawą rzekę. Przez Stochód prowadzi most betonowy, wysadzony w czasie wojny, na którym jest położony most drewniany. Wjeżdżamy do Łucka przez ładny, nowy, betonowy most na Styrze. Na prawo między domami widzimy na wzgórzu ruiny zamku oraz katedrę. Droga prowadzi przez całe miasto, za miastem rozjazd. Kierujemy się na prawo do Dubna; na kilku pierwszych kilometrów rozsypany szaber. Dalej szosa dobra, uwagę zwraca pietyzm dla dawnych rosyjskich urządzeń w postaci słupów granicznych, jaśniejących pięknemi barwami rosyjskiemi oraz o z d o b i o n y c h o r ł a m i, które znać na Wołyniu dzisiaj więcej szanują niż w samej Rosji. Już w pobliżu Dubna zjeżdżamy na szosę Równe — Dubno, bardzo szeroką; skręt ostry na prawo. Przez Dubno, które jest bardzo zniszczone, w którym też orjentacja jest bardzo trudna, jedziemy piękną aleją topolową przed dworcem kolejowym na prawo, następnie przez tor kolejowy na szosę krzemieniecką. Szosa Dubno — Krzemieniec, około 30 klm., bardzo dobra i starannie utrzymana. Na 16-ym kilometrze należy zwrócić uwagę na dwa nieprzyjemne przejazdy kolejowe w lesie. Na lewo przed Krzemieńcem, w Białokrynicy, wielkie koszary kawalerji. Do Krzemieńca wjeżdżamy obok stacji kolejowej na lewo. Miasteczko Krzemieniec ukryte w szerokim parowie, nad którym panują ruiny zamku królowej Bony. Jest wyjątkowo malownicze i radzimy każdemu, aby jechał wolno i obejrzał sobie te stare domy.

W Krzemieńcu zaczynamy się wspinać do góry i wjeżdżamy na bezleśną wyżynę. Tutaj zaczyna się jeden z bardzo trudnych etapów. Wprawdzie pierwsze $2^1/_2$ klm. walcowanej szosy przedstawia zaczątek przyszłego połączenia z Tarnopolem, ale dalej — pożal się Boże! Na skrzyżowaniu jedziemy prosto. Szosa przemienia się w morze wyboi. Glina twarda, kilka mostków w okropnym stanie, z których się prostopadle opada i tak krok za krokiem zdążamy do Gorymki, następnie do Wiśniowca przez Kołodno, do Zbaraża i Tarnopola. Droga w samym Wiśniowcu daje obraz nędzy i rozpaczy. Wydział drogowy obiecał najgorsze kawałki poprawić, jednak trzeba będzie na tych 15 klm. z dobrą godzinę, nawet podczas raidu, poświęcić. W Wiśniowcu, na górze, przepiękny pałac ufortyfikowany. Potem droga staje się bardziej znośną, prowadzi przez kompletne bezludzie.



Rys. 231.

Po dłuższym czasie dostajemy się do wsi Zarucia, stamtąd parę kilometrów do miasteczka Kołodna. W miasteczku przed murem parkowym na prawo, następnie koło kościoła na lewo, przez Rudę Zbaraską do Zbaraża. Droga gruntowa, aż do Rudy Zbaraskiej, bardzo dobra.

Przed Rudą Zbaraską mijamy gruzy dawnych posterunków granicznych i wjeżdżamy na haniebny kawałek szosy z początku wąskiej, następnie szerszej i lepszej, która prowadzi aż do samego Zbaraża. Ze względu na bardzo trudną orjentację, na odcinku Kołodno — Zbaraż, wydane będą w czasie raidu specjalne mapki. Nie spotykając Zagłoby, przejeżdżamy krętemi drogami przez dość brudne miasteczko w kierunku na Tarnopol. Droga ze Zbaraża do Tarnopola 21 klm. w stanie dość dobrym, jednak bardzo kręta. Cztery kilometry przed miastem wjeżdżamy na drogę, idącą z Podwołoczysk do Lwowa. W Tarnopolu postój przypuszczalnie przed katedrą.

Etap IV. Tarnopol—Złoczów—Lwów—Jaworów—Radymno — Przemyśl — Bircza — Sanok — Miejsce Piastowe — Dukla — Żmigród — Gorlice — Gryków — Nowy Sącz — Limanowa — Skomielna Biała — Chabówka — Nowy Targ — Zakopane — Morskie Oko 597 klm.

Szosy te są z małemi zmianami znane z ostatnich raidów. Stan ich stosunkowo trochę lepszy, tylko gdzieniegdzie się pogorszył.

Pierwszych 15 klm. jest jakie takie, następnych 7 klm. aż do Jezierny — bardzo złe, potem się szosa poprawia i, mniej więcej, aż do Lwowa jest jednakowa. W Jeziernej i Zborowie ślady walk z roku 1914 do 1920, ogromnie dużo popalonych i zniszczonych domów. W Winnikach przed Lwowem wjeżdżamy pięknie prowadzoną serpentyną na górę Czartowskiej Skały, droga idzie potem prześlicznym zboczem gór, stano-

wiącem sławną okolicę Lwowa. Do Lwowa wjeżdżamy przez rogatkę Łyczakowską i wjeżdżamy przez ul. Janowską. Szosa ta, która jeszcze do niedawna była w stanie pierwszorzędnym ucierpiała bardzo przez zimę; mamy jednak nadzieję, że do raidu będą przeprowadzone poprawki.

Tuż przed samym Janowem u skraju lasu po lewej stronie kolei ogromny cmentarz z walk z roku 1914/15 o Wereszycę. Rzeka ta ogromnie błotnista tworzy cały szereg stawów i moczarów. Miasteczko Janów, położone nad stawem, znane jako siedziba Jana III, bardzo zniszczone. Za rynkiem na lewo, obok kościoła, wjeżdżamy w wielką partję lasu.

Przez Szkło, miejscowość kuracyjną z kąpielami siarkowemi, zbliżamy się do Jaworowa, miasteczka znanego z wyrobu zabawek drewnianych. Szosa jeszcze ciągle miękka. Z Jaworowa przez Radymno do Przemyśla. Na 64-ym klm. droga staje się odrazu b. dobrą. Przejeżdżamy przez znaną miejscowość Krakowiec, na rynku na prawo z miasteczka przepiękną aleją do pałacu, przy pałacu skręt na lewo, w odległości 500 mtr., na prawo dalej szosą do Radymna. Przed Radymnem przez prowizoryczny most na Sanie, nie wjeżdżając do miasta, skręt na lewo na szosę Jarosław — Przemyśl. Szeroka, stara szosa w stanie b. dobrym. Znamy ją zresztą z zeszłorocznego raidu. Przechodzi ona przez kilka głębokich jarów i od strony Żurawicy wjeżdżamy przez śliczną serpentynę do pięknie położonego Przemyśla. Tuż za mostem na Sanie skręcamy na prawo na szosę do Birczy. Szosa od Przemyśla 13 klm. nieszczególna, miejscami nawet zła. Za Ostrowem skręcamy dość stromemi serpentynami na górę, potem zjeżdżamy znowu do doliny Sanu do Krasiczyna, przepięknego starego zamku. Skręcamy na lewo i przez lasy podążamy do Birczy.

Wzniesienie miejscami dość wielkie. Szosa stosunkowo dość wąska, ale ślicznie prowadzona. Bircza b. ciekawe miasteczko. Szosa idzie ciągle pod górę. Przed Tyrawą Wołoską osiągamy szczyt. Z Tyrawy zjazd serpentyną po licznych zakrętach do Załuża, leżącego prawie że nad Sanem. Przez Olchowce, most na Sanie, wjeżdżamy do Sanoka, obok stacji kolejowej na prawo do miasta na górę, następnie pierwszą ulicą na lewo. Od Sanoka jedziemy starym podgórskim gościńcem aż do Miejsca Piastowego. Przez miejscowość Zarszyn (ostry zakręt na lewo, następnie most na prawo), Besko, Rymanów wzdłuż Iwonicza, dojeżdżamy do Miejsca Piastowego. Tutaj na prawo na górze wielkie czerwone budynki zakładu wychowawczego dla chłopców. Skręcamy pod ostrym kątem na lewo w kierunku Dukli Na południowym stoku pierwszego wielkiego wzniesienia — kopalnie nafty i tutaj zjeżdżając z góry nie należy jechać szeroką drogą, lecz dalej wprost przez most do kopalni i tam na lewo wąską drogą wzdłuż rzeki Jasiołdy aż do Dukli. Objazd ten jest konieczny ze względu na przebudowę mostu na szosie pod Duklą. Na 6-ym kilometrze wjeżdżamy znowu na główną szosę i dojeżdżamy do Dukli.

Objazd drogi №11 z powodu zniszczenia mostu na Jasiołce pod Duklą.

Sytuacja 1:25000.

droga państwowa №11
droga objazdowa gmin.

Rys. 232.

Przed rynkiem skręcamy na prawo do Żmigrodu. Szosa od Sanoka wszędzie b. dobra, tak samo i dalszy kawałek aż do Gorlic, choć węższy nie jest zły. Szosa prowadzi od Zmigrodu przez pole bitw r. 1914 i 1915. Odpowiednio do tego są Gorlice zniszczone. W Gorlicach skręcamy na lewo na Szymbark, Ropę, Grybów, Nowy Sącz. Szosa od Gorlic do Szymbarku jest zniszczona lecz poprawiana. W Grybowie samym zakręt koło kościoła na lewo, niebezpieczny, bo absolutnie nie widać, czy kto jedzie naprzeciw. W Grybowie przez rynek nawprost przejazd pod torem kolejowym, również nieprzyjemny drugi przejazd i następnie zjazd do Nowego Sącza. W Nowym Sączu na rynku na prawo w ulicę i skręt na lewo na most na Dunajcu. W 2 klm. od Dunajca zaczyna się jedna z najładniejszych partji całego raidu, mianowicie wjazd na górę Pisarzową, skąd rozlega się rzadko wspaniały widok. Zjeżdżamy do miasta Limanowej, obok rafinerji nafty, na lewo do Tymbarku. Z Tymbarku do Mszany Dolnej, następnie do Skomielnej, gdzie na skrzyżowaniu szosy Krakowskiej i Podkarpackiej, skręcamy pod ostrym kątem na lewo. Od Gorlic droga trzyma się zupełnie szlaku zeszłorocznego raidu. Przy wjeździe do Chabówki i wogóle na wszelkich wzniesieniach tutejszych należy b. uważać, gdyż droga schodzi wzgl. wznosi się progami, które dają się b. przykro przy większych szybkościach odczuwać. U podnóża góry zakręt na prawo, podjazd pod tor kolejowy, następnie przejazd w poziomie przez tor kolejowy Chabówka — Zakopane. Brak barjery, wobec tego uwaga na pociąg! Następnie na lewo na most i wprost na Obidową. Obidowa zdaje się góra wszystkim znana, około 12 kilometrów wzniesienia, następnie zjazd 9 klm. do Klikuszowej i 5 klm. do Nowego Targu. Nowy Targ śliczne miasteczko podgórskie, na rynku wprost na ul. Szlaflarską ku Szaflarom. Na środku rynku uwaga,

bo podniesiony chodnik. Dalszych 22 kilometrów wąskiej lecz dobrej drogi do Zakopanego. Przez miejscowości przejeżdżać należy ostrożnie, bo domy stoją tuż przy samej drodze, wiele też jest niespodzianych zakrętów. W Poroninie skręt pod ostrym kątem na prawo przez przejazd kolejowy.

Przejeżdżamy przez Zakopane, mniej więcej 2 klm. za pomnikiem Sabały zakręt na lewo do Morskiego Oka. Droga do Morskiego Oka 35 klm. dobrej wąskiej szosy, liczne wzniesienia, zakręty, mosty dlatego też ostrożnie jechać. Mniej więcej na 18 klm. na lewo przez most granica czeska, droga na Jaworzynę. Kilka klm. dalej wodospady Mickiewicza, następnie w ostatniej części drogi b. strome i ostre serpentyny i na klm. 35-ym — Morskie oko. Postój.

Etap V. Zakopane — Kraków — Miechów — Wolbrom — Pilica — Pradła — Żarki — Św. Anna — Noworadomsk — Piotrków — Rawa — Warszawa — Modlin — Wyszogród — Płock (628 klm.).

Z Morskiego Oka przez Zakopane, Nowy Targ aż do Skomielnej, stąd prosto na Lubień, Myślenice do Krakowa. Szosa do Lubienia b. dobra, Lubień — Myślenice jak zwykle rozjeżdżona i pełna zakrętów—więc ostrożnie! Pięć kilometrów za Myślenicami rozjazd, którym jedziemy wprost na Mogilany. Szosa się w tym kawałku poprawia i jest do samego Krakowa całkiem dobra. Na górze Mogilańskiej tak jak zeszłego roku kilometer lancé górski, którego finish jest na samym szczycie góry. Do Krakowa wjeżdżamy przez Trzeci Most na ul. Starowiślną.

Z Krakowa wyjazd ulicą Warszawską koło Rondla, pomnika Jagiełły przez most nad koleją na szosę do Michałowic. Aż do fortu na górze szosa jest znośna. Od chwili jednak, gdy kilku serpentynami przekraczamy dawną rosyjsko-austrjacką granicę i wkraczamy do województwa Kieleckiego, stan szosy zaczyna pozostawiać dużo do życzenia. Powodem tego jest miękki kamień wapienny, którym ta droga jest szosowana, a który się pod kołami poprostu rozsypuje. Klm. 280—270 są w stanie haniebnym, mają być jednak, w miarę możliwości, poprawione. W Słomnikach wjeżdżamy na rynek i tuż pod domami na lewo, następnie wprost aż do Miechowa. Szosa coraz więcej się poprawia i staje się całkiem dobrą. W Miechowie skręcamy na lewo, w kierunku do dworca kolejowego. Miechów — Wolbrom 20 klm. Kilometry 2 — 5 są w bardzo złym stanie — dużo niewalcowanego szutru, rozsypanego po szosie. Od 6-go klm. szosa się polepsza, — w końcu staje się całkiem dobra. Na 18 klm. po przekroczeniu granicy powiatu Olkuskiego — droga znowu gorsza; przejechawszy przez kolej, dojeżdżamy do Wolbromia. Bardzo nędzne miasteczko, stąd kierujemy się na Pilicę. Droga jest ciągle jeszcze nie bardzo dobra; koło Smolenia widzimy pierwszą ruinę jakiegoś zamczyska. Stąd jest piękny widok na miasto Pilicę. Orjentacja w Pilicy utrudniona, ale za to za miasteczkiem zaczyna się wąska, ale bardzo dobra szosa.

W Pradle skręcamy na lewo; Pradło—Żarki 23 klm. przepiękna szosa, prowadzona ładnie. Po drodze mijamy ogromne, sterczące skały, w dalszym ciągu zaś drogi mamy piękny widok na płaszczyznę G. Śląska. W Żarkach na prawo przez miasto, mijamy Złoty potok, tor kolejowy, następnie miasteczko Janów, a potem Przyrów. Cały czas droga pierwszorzędna. W Św. Annie rozjazd w kilku kierunkach. My objeżdżamy kościół i zwracamy się na Rączkowice — Cielętniki — Ciężkowice — Gidle — Pławno — Noworadomsk, szosa trochę gorsza, lecz jest w naprawie. Odcinek Św. Anna — Młynek jest trochę zniszczony, dalszy kawałek aż do Noworadomska szerszy i lepszy. Z Noworadomska jedziemy dalej na Kamińsk. Szosa cały czas aż do Warszawy dobra. Trudna jest tylko orjentacja w Kamińsku, oraz w następnej miejscowości w Gorzkowicach, gdzie nie wjeżdża się wcale do miasta, lecz za pierwszym czy drugim domem skręca się pod bardzo ostrym kątem na lewo. Przez Niechcice, Laski—Bigny—przejazd kolejowy dostajemy się do Piotrkowa.

W Piotrkowie skręcamy na prawo przez Wolbórz do Tomaszowa. Na połowie drogi między Wolbórzem a Tomaszowem, ostry skręt na prawo na most na Wolburce. W Tomaszowie na rynku skręcamy na lewo przez las do Labochni, następnie przez Czerniewice do Rawy. Szosa idzie dalej przez Mszczonów, Nadarzyn, Raszyn do Warszawy, do której wjeżdżamy od strony rogatki Jerozolimskiej, droga dotąd doskonała pod samą Warszawą się psuje.

Z Warszawy przez most Kierbedzia na znaną nam już z wyjazdu szosę Jabłonowską do Jabłonny. Stąd kierujemy się na zachód szosą bardzo popsutą na Nowy Dwór do Modlina. Około kilometr za Nowym Dworem przed przejazdem kolejowym skręcamy na prawo przez most na Narwi, za mostem znowu na prawo przez bramę forteczną koło dworca, następnie na górę przez tory kolejowe objeżdżamy całą Cytadelę. Liczne zakrety.

Dostawszy się do Zakroczymia, skręcamy na prawo przez miasteczko koło cmentarza, zaś na lewo przez rogatkę. Drogi tutaj wszędzie dobrze poprawione, przed grupą domów po lewej stronie skręcamy na lewo na Wyszogród. Droga wąska lecz w dobrym stanie. W Wyszogrodzie koło kościoła na prawo, następnie jeszcze raz na prawo przez Bodzanów do Płocka. W Płocku postój i nocleg.

Etap VI. Płock — Sierpc — Rypin — Grudziądz — Gdańsk wzgl. Starogard — Gdynia — Kartuzy — Chojnice — Bydgoszcz (541 klm.).

Z Płocka szeroką szosą przez Bielsk, z Bielska do Sierpca drogą równą i dobrą. W Sierpcu orjentacja trochę utrudniona, obok muru klasztornego na lewo, następnie zaś pierwszą drogą na prawo do Rypina. Miasto Rypin europeizuje się całą siłą pary, zakłada chodniki, obsadza je drzewami, a może nawet w krótkim czasie doprowadzi do końca zaczęty w 1920 r. budynek starostwa.

Przez plac przejeżdżamy prawą stroną, przez serpentynę i most na Rypince, następnie przez wieś Osiek jesteśmy na dawnej granicy rosyjsko-pruskiej i w parę chwil później w ślicznem miasteczku — Brodnicy. Stare baszty i resztki średniowiecznych murów jeszcze widoczne.

Za miastem skręcamy na lewo, przy rozjeździe zaś na prawo. Dojechawszy do Jabłonowa przejeżdżamy dwa razy pod koleją, następnie w stronę Radzynia. Dworzec kolejowy w odległości 2-ch klm. od miasta, przejazd przez tory zły. Wjeżdżamy do Grudziądza od strony Okonina, znów przez tory kolejowe. Nie wjeżdżając do miasta, obok największej w Europie fabryki pługów Ventzkiego, dostajemy się na potężny most na Wiśle. Tuż za mostem przez tor kolejowy na lewo, małą serpentyną wzdłuż toru kolejowego do Grupy. Na tej drodze jest kilka nagłych skrętów.

W Grupie odrazu na prawo pod tor kolejowy i jesteśmy na wspaniałej szosie, prowadzącej z Bydgoszczy do Gdańska. Droga ta idzie przez Nowe, Gniew, Rudnię do Tczewa. Niestety, podczas raidu nie ma się dość czasu, aby podziwiać piękne zabytki, czy to w postaci ruin, czy starych strażnic i kościołów krzyżackich. Oprócz tego miejscami śliczny widok na dolinę Wisły.

W Gniewie należy uważać, gdyż przy wjeździe pod górę do miasta jest przykry zakręt na lewo, a następnie koło kaplicy na prawo. W Tczewie przy tablicy, wskazującej drogi, skręt na lewo i nie wjeżdżając

na prawo do miasta trzeba się dostać na szosę do Gdańska, która wszedłszy w Miłobądzu na teren wolnego miasta staje się odrazu gorszą. W Miłobądzu we wsi na prawo w Hohensteinie uwaga na skręty.

Przejazd przez sam Gdańsk aż do Soppot nie przedstawia żadnych trudności. W Kolibkach przejeżdżamy znów na stronę polską i kierujemy się przy dworcu w Gdyni na prawo. W pobliżu morza skręcamy na lewo ku budującym się gmachom koszar marynarki. Na prawo zaś widzimy roboty koło portu. Przez Oksywję, leżącą na górzę — radzimy zwrócić uwagę na stary modrzewiowy kościół po prawej stronie — dojeżdżamy do Pogorza w miejscowości na lewo i ślicznie prowadzoną serpentyną zjeżdżamy do Chylonji, na prawo za torem kolejowym idzie droga do Redy. Tutaj kierujemy się na lewo do Wejherowa. Za Wejherowem na lewo do Szemutu, Zebrza, Przodkowa i Kartuz, w dalszym ciągu zaś do Klukowej Huty, Stężyc i Kościerzyny. Wszystkie drogi pomorskie są w stanie pierwszorzędnym i prowadzą przez śliczne okolice, jeziora, lasy i wzgórza. Dziwnym jest minimalny ruch po szosach i w miastach.

Z Kościerzyny przez Korne, gdzie skręcamy na lewo, dojeżdżamy do Chojnic, nie wjeżdżając, niestety, do miasta, skręcamy pod ostrym kątem na lewo, następnie drugą drogą na prawo pod tor kolejowy do Tucholi. Okolica już bardziej jednostajna. W Tucholi skręcamy na prawo, dojeżdżając do Pruszcza i Mąkowalska. Tutaj na krótkim kawałku mamy kilka przejazdów kolejowych ze skręconemi wjazdami i przejażdami. W Mąkowarsku na lewo do Koronowa. Od Tucholi do Koronowa ciągnie się po lewej stronie t. zw. puszcza Tucholska, wielki kompleks lasu. Koronowo przepiękne miasteczko, położone nad Brdą, ze starożytnym kościołem Cystersów. Tuż przed samą Bydgoszczą, koło miejscowości Opławiec, odbędzie się próba elastyczności. Wjeżdżamy do Bydgoszczy, pięknego, nowoczesnego miasta.

Etap VII. Bydgoszcz — Wągrowiec — Poznań — Słupca — Kutno — Warszawa (423 klm.).

Z Bydgoszczy wyjeżdżamy obok szkoły pilotów pięknym lasem, następnie podwyższonym mostem przez regulowaną i poza zakrętem przez prawdziwie nieregulowaną rzekę Noteć. Przejeżdżamy przez miasteczko Szubin, równolegle do toru kolejowego do Kcyni. Droga prowadzi dalej przez Wągrowiec. Tuż przed samym Wągrowcem obok fabryki zakręt na lewo, wzdłuż miasta do Rogoźna. W Rogoźnie kierujemy się szosą do dworca kolejowego, za dworcem kolejowym na lewo do Obornik. Droga od Rogoźna przez Oborniki do Poznania nie jest pierwszorzędna. Droga Bydgoszcz — Rogoźno oraz reszta dróg dzisiejszego etapu są doskonałe. Naturalnie na przestrzeni byłego Królestwa należy uważać na mostki dotychczas jeszcze nieprzebudowane.

Przez Poznań przejeżdżamy przez środek miasta i kierujemy się obok tumu przy końcu linji tramwajowej na prawo do Swarządza. Przez Kostrzyń—Września dojeżdżamy do Strzałkowa; szosa miejscami staje się węższa. Za strzałkowem opuszczamy Poznańskie i wjeżdżamy do miasteczka Słupcy. Wprost przez miasteczko kierujemy się do Konina. W Kawnicach wiraż.

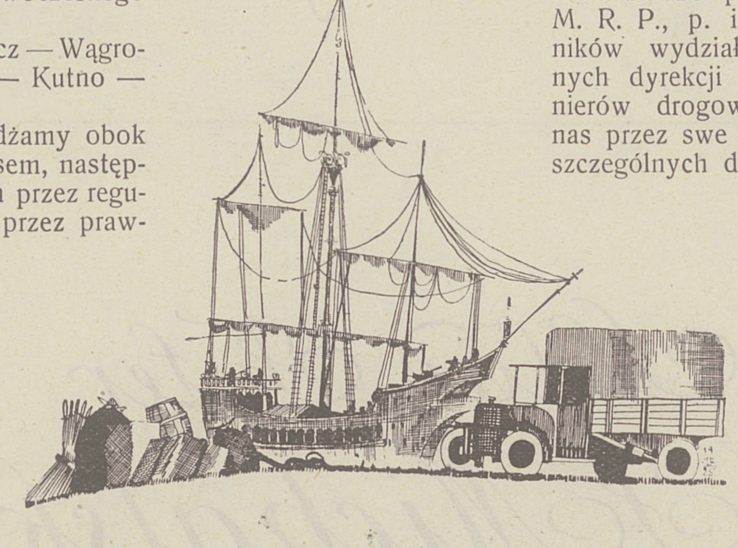
Przed Koninem i przed Kołem dwa większe mosty na Warcie w przebudowie. W Koninie przed kościołem skręt na lewo, następnie dobrą szosą z pagórka na pagórek do Koła. Z Koła przez Kłodawę do Krośniewic, dalej do Kutna—Łowicza—Sochaczewa—Warszawy. Szosa nieciekawa, bardzo szeroka, jedynie na przejazdach kolejowych przed i za Kutnem należy uważać. Niestety, szosa od Łowicza do Sochaczewa już także wykazuje wielkie zużycie i czas byłoby zabrać się do naprawy. W Sochaczewie znowu most na Bzurze w przebudowie. Sochaczew—Warszawa pewnie wszystkim znany, mimo to niepierwszorzędny kawałek. Wjazd do Warszawy przez Wolę.

Po próbie szybkości.

Tegoroczny raid przejedzie drogę 3719 klm. i z wyjątkiem Lubelskiego, Górno-Śląskiego i Stanisławowskiego, przechodzi przez wszystkie województwa. Objazd odbył się w czasie od 27 kwietnia do 15 maja przy współudziale, jak zwykle, dla sprawy raidu bardzo przychylnego inspektora dróg M. R. P., p. inż. Minheimera, oraz naczelników wydziałów drogowych poszczególnych dyrekcji robót publicznych i inżynierów drogowych, którzy przeprowadzali nas przez swe odcinki na samochodach poszczególnych dyrekcji.

Jesteśmy przekonani, że ten wspólny wysiłek doprowadzi do doskonałych wyników i raid uda się jeszcze lepiej, niż rok rocznie.

Warszawa,
dn. 16 czerwca 1925 r.




PHILIPS
ŻARÓWKI AUTOMOBILOWE


Bergougnan
BERGOUGNAN

BACZNOŚĆ AUTOMOBILIŚCI!

Urzędowe

ROZPORZĄDZENIE KOM. RZĄDU

O RUCHU ULICZNYM W M. ST. WARSZAWIE.

NA zasadzie § 3 Rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r., regulującego używanie i ochronę dróg (Dz. Ust. R. P. Nr. 61 poz. 611) zarządza się co następuje:

I. Postanowienia ogólne.

§ 1. Niezależnie od niniejszego rozporządzenia obowiązują przepisy ogólne, zawarte w:

1. Rozporządzeniu Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 3.IV 1923 r. o wymijaniu i wyprzedzaniu na drogach publicznych (Dz. Ust. R. P. Nr. 46 poz. 407).
2. Rozporządzeniu Min. Robót Publ. i Min. Spr. Wewn. z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. Ust. R. P. Nr. 65 poz. 587).
3. Rozborządzeniu Min. Robót Publ. i Min. Spr. Wewn. z dn. 26 czerwca 1924 r., regulującem używanie i ochronę dróg (Dz. Ust. R. P. Nr. 65 poz. 611).

Przepisy niniejsze nie uchylają również szczegółowego Rozporządzenia Komisarza Rządu na m. st. Warszawę z dnia 25 lipca 1924 r. o regulowaniu ruchu kołowego w niektórych punktach m. st. Warszawy (Dziennik Urzędowy Komisarjatu Rządu Nr. 64 z dnia 30 lipca 1924 r.).

Z chwilą wydania niniejszego rozporządzenia tracą moc wszelkie inne, poprzednio wydane rozporządzenia i przepisy o ruchu kołowym w m. st. Warszawie, z wyjątkiem odnośnych §§ obowiązującego rozporządzenia z dnia 14 lipca st-st 1900 r., normujących przemysł dorożkarski.

Wszelkie rozporządzenia, dotyczące ruchu publicznego w m. st. Warszawie ogłaszane będą w Dzienniku Urzędowym Komisarjatu Rządu na m. st. Warszawę.

§ 2. Przepisy niniejsze mają zastosowanie do wszystkich osób i pojazdów, znajdujących się na ulicach m. st. Warszawy.

§ 3. Za „ulicę" w znaczeniu niniejszych przepisów uważane są wszelkie drogi, place i mosty znajdujące się w obrębie m. st. Warszawy i przeznaczone dla ruchu publicznego.

§ 4. Część ulicy, przeznaczona wyłącznie dla ruchu pieszego, stanowi chodnik; część ulicy przeznaczona przedewszystkiem dla ruchu kołowego stanowi jezdnię.

§ 5. Zajęcie całości lub części chodnika z powodu miejskich robót budowlanych, bądź ziemnych, nastąpić może jedynie w porozumieniu z władzami administracji politycznej; przyczem prowadzący te roboty winien ułożyć tymczasowy chodnik na jezdni.

§ 6. Rozpoczęcie jakichkolwiek robót inżynieryjnych na jezdni i zamknięcie jezdni dla ruchu z tego powodu, nastąpić może jedynie w porozumieniu z władzami administracji politycznej. Na czas zamknięcia całości lub części jezdni, prowadzący roboty winien umieścić tablice z odpowiedniemi napisami, oświetlonemi z zapadnięciem zmroku przy jednoczesnem ustawieniu ostrzegawczych świateł czerwonych.

§ 7. Jeżeli ulica lub jej część, wskutek robót inżynieryjnych (§ 5 i 6), lub też z powodu uszkodzenia powierzchni, stała się niedostępną dla ruchu publicznego, winna być natychmiast ogrodzona i z zapadnięciem zmroku oświetlona ostrzegawczemi światłami czerwonemi. Jeśli władze techniczno-budowlane nie mogą tego natychmiast uskutecznić, winien to zrobić — na wezwanie policji — właściciel posesji, przed którą znajduje się miejsce niebezpieczne dla ruchu.

W razie potrzeby, odpowiednie urządzenia zabezpieczające mogą być wykonane na koszt osoby właściwej, w myśl art. 3 Ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. Ust. R. P. Nr. 89 poz. 656).

II. O pojazdach.

A) w ogólności:

§ 8. Każdy pojazd, z wyjątkiem powozów prywatnych, wózków dla dzieci, inwalidów i kalek, winien być zbadany przez powołane władze i dopuszczony do krążenia po mieście (zarejestrowany).

Dowodem zarejestrowania pojazdu są odpowiednie znaki, umieszczone na nim. Znaków tych nie wolno przenosić na inny pojazd.

Za wypuszczenie na ulicę pojazdu niezarejestrowanego odpowiedzialny jest jego właściciel.

§ 9. Na wezwanie władz powołanych, właściciel winien bezzwłocznie przedstawić dany pojazd do przeglądu.

Władze mogą cofnąć wydane już zezwolenie na krążenie po mieście, jeżeli pojazd znajduje się w stanie nieodpowiednim.

§ 10. Każdy pojazd, który krąży po mieście, winien być utrzymany w należytym porządku i czystości.

Powożący odpowiedziałny jest, narówni z właścicielem, za stan pojazdu.

§ 11. Pojazdy, przeznaczone do przewozu artykułów spożywczych, podlegają specjalnym przepisom, wydanym przez władze powołane, za których zezwoleniem będą dopuszczane do krążenia.

Stosuje się to również do pojazdów, przeznaczonych do przewozu przedmiotów szkodliwych, bądź niebezpiecznych dla otoczenia.

§ 12. Szerokość pojazdu, wraz z ładunkiem, nie może przekraczać 2.50 m., długość wraz z ładunkiem i dyszlem — 10 metrów, wysokość, licząc od poziomu drogi — 4 metrów.

Pojazdy, których wymiary przekraczają normy przepisowe, mogą krążyć po mieście za specjalnym zezwoleniem władz powołanych, co winno być oznaczone w odnośnym dokumencie rejestracyjnym (§ 8).

Przepisy co do długości pojazdu nie stosują się do wozów ciężarowych z belkami, rusztowaniami drabinowymi i t. p., jak również do pojazdów z przyczepionemi wozami, które mogą krążyć jedynie ze specjalnym pozwoleniem władz powołanych. Odnośne pozwolcnie piśmienne winien kierowca (powożący) mieć przy sobie i okazywać na żądanie policji.

§ 13. Waga pojazdu wraz z ładunkiem, powinna być — zwłaszcza podczas ślizgawicy — w takim stosunku do siły pociągowej, aby pojazd zawsze mógł poruszać się bez przeszkód.

Powożący, winni przeciążania zwierząt pociągowych, będą karani za tamowanie ruchu, niezależnie od odpowiedzialności karnej za dręczenie zwierząt.

§ 14. Ładunek pojazdu powinien być tak umieszczony i zabezpieczony, aby nie mógł spaść, ani też spowodować przewrócenie się pojazdu.

Ładunek, a zwłaszcza żelazo sztabowe, blacha, łańcuchy i t. p. przedmioty, powinny być tak umocowane, aby nie sprawiały niepotrzebnego hałasu.

Wszelkie przedmioty, wydzielające w czasie ruchu pojazdu pył, kurz, mogą być wiezione jedynie po należytem ich zabezpieczeniu.

§ 15. Zwierzęta, idące luzem, mogą być przywiązywane tylko do pojazdu z tyłu.

B) O wózkach ręcznych.

§ 16. Za wózki uważa się wszelkie pojazdy, poruszane siłą ludzką, bądź też ciągnione przez psy.

Przepisy, dotyczące wózków nie stosują się do wózków dla dzieci, inwalidów, chorych i kalek, które to pojazdy mogą korzystać z chodników, w razie małego ruchu pieszego.

§ 17. Każdy wózek powinien posiadać stale napis wyraźny z imieniem, nazwiskiem i adresem właściciela oraz być zaopatrzony w jedną latarnię, umieszczoną z lewego boku.

Latarnia winna być tak urządzona, aby rzucała jasne światło bezbarwne wprost i na boki, w tył zaś — czerwone.

C) O pojazdach konnych.

§ 18. Nie wolno używać do zaprzęgu zwierząt chorych i okaleczonych, jak również bydła rogatego.

Zwierzęta w zaprzęgu winny być okiełznane. Uprząż powinna być w takim stanie, aby w każdym wypadku umożliwiała sprawne kierowanie pojazdem.

Zaprzęg w jednego konia powinien posiadać hołoble.

§ 19. Nie wolno jest pozostawiać na ulicy bez dozoru pojazdów, zaprzężonych.

Postój na ulicy pojazdów bez zaprzęgu dopuszczony być może tylko za zezwoleniem policji po odpowiedniem ich zabezpieczeniu i oświetleniu z zapadnięciem zmroku.

§ 20. Za pojazdy osobowe uważane są pojazdy na resorach, względnie sanki, mogące pomieścić oprócz powożącego do 3-ch osób — jeżeli są zaprzężone w jednego konia i do 4-ch osób, jeżeli są zaprzężone w parę koni.

§ 21. Każdy pojazd osobowy powinien być zaopatrzony w dwie latarnie przepisowe (§ 17 ust. II), umieszczone po obu jego stronach.

§ 22. Za wozy ciężarowe uważane są wszelkie pojazdy, przeznaczone do przewozu większej ilości osób (omnibusy) lub towarów.

§ 23. Każdy wóz ciężarowy winien być zaopatrzony w:

a) szybko i sprawnie działające na tylne koła hamulce, poruszane z siedzenia powożącego;
b) stały i wyraźny napis z imieniem, nazwiskiem i adresem właściciela wozu;
c) dwie latarnie przepisowe (§ 17 ust. II), umieszczone po obu jego bokach.

Wozy przybywające czasowo z prowincji, mogą być zaopatrzone w jedną latarnią, umieszczoną z lewej strony.

§ 24. Przedmioty, wystające z tyłu poza wozem, należy opatrzyć w widoczne znaki w dzień, a wieczorem w latarkę dodatkową.

C) O rowerach:

§ 25. Do krążenia po ulicach dopuszcza się jedynie rowery jedno — i dwu-osobowe (tandemy) zaopatrzone w sprawnie działające hamulce, latarkę o bezbarwnem świetle na przodzie i dzwonek sygnałowy.

Używanie innych sygnałów, niż dzwonki jest wzbronione.

§ 26. Każdy rower musi być zaopatrzony w tabliczkę z numerem, umieszczoną z tyłu, równolegle do kierownika.

Tabliczki tej nie wolno niczem zakrywać; winna być ona utrzymana w należytej czystości.

D) O samochodach:

§ 27. Z zapadnięciem zmroku każdy samochód, znajdujący się na ulicy winien posiadać światła: dwie latarnie o łagodnym blasku z przodu, oraz czerwoną z tyłu, po lewej stronie pojazdu.

Prócz tego tylna tablica ze znakiem rejestracyjnym winna być dokładnie oświetlona.

Motocykle (bez wózka) winny posiadać tylko jedno światło, umieszczone na przodzie.

Motocykle z wózkiem, oprócz światła na przodzie, powinny posiadać tylne światło, podobnie jak samochody.

§ 28. Jako dźwiękowy sygnał ostrzegawczy wolno jest kierowcom samochodów używać jedynie ręcznych trąbek o niskim tonie; motocyklistom — trąbek o wysokim tonie. Używanie innych sygnałów (gwizdki, syreny, piszczałki, klaksony) jest bezwzględnie niedopuszczalne.

Wzbronione jest również nadużywanie sygnału, który winien być stosowany jedynie dla niezbędnego ostrzeżenia osób pieszych i powożących.

§ 29. Wolny wydmuch tłumika winien być zawsze szczelnie zamknięty.

Kierowcy nie wolno wyjechać samochodem (motocyklem) na ulicę, o ile motor dymi wskutek przeoliwienia.

III. O powożących i kierujących.

§ 30. Powożenie oraz kierowanie pojazdami mechanicznemi i innemi wzbronione jest osobom poniżej lat 18-tu, jak również osobom, które z powodu wad umysłowych i cielesnych, oraz z powodu pijaństwa nie są zdatne do tego stale lub czasowo.

Władze powołane mogą, w wyjątkowych wypadkach, udzielić nieletnim, mającym powyżej 12-stu lat pozwoleń na jazdę na rowerach.

§ 31. Osoby kierujące lub powożące pojazdami zawodowo winny posiadać odpowiednie legitymacje, stwierdzające ich uprawnienie.

Wydawanie tych legitymacji uzależnione będzie od posiadania dostatecznych kwalifikacji moralnych oraz fizycznych i od pomyślnego wyniku egzaminów ze znajomości przepisów o ruchu ulicznym oraz umiejętności praktycznej w kierowaniu (powożeniu) pojazdem.

Osoby wymienione mogą być pozbawione prawa wykonywania swego zawodu, przy jednoczesnem odebraniu im właściwych legitymacji.

§ 32. Kierowcy dorożek samochodowych i powożący dorożkami konnemi podlegają specjalnym przepisom o odzieży, wyglądzie dorożek, krążeniu ich po mieście, miejscach stacjonowania, opłatach (taksach) pobieranych za przewóz i t. p. Przepisy te ustanawiają i ogłaszają władze powołane.

§ 33. Kierowcy samochodów, motocykli oraz rowerzyści winni ostrzegać za pomocą specjalnych sygnałów, inni powożący za pomocą głosu.

Jeżeli ostrzeżenie takie nie wystarczy, należy zwolnić bieg swego pojazdu lub zatrzymać go.

Powożącym nie wolno, w czasie jazdy, wypuszczać z rąk lejcy (cugli), rowerzystom — kierownika.

§ 34. Motorniczych tramwajowych obowiązują ogólne przepisy o ruchu ulicznym z uwzględnieniem tych, które wynikają ze specjalnych właściwości ruchu tramwajowego.

W razie chwilowego zatrzymania ruchu ulicznego wogóle, lub wozów tramwajowych na linji w szcze-

gólności, należy wozy tramwajowe tak ustawić, aby co trzy wozy był pozostawiony 4-o metrowy odstęp.

Wozów tramwajowych nie wolno zatrzymywać na skrzyżowaniach ulic oraz na zakrętach, z wyjątkiem potrzeby spowodowanej wypadkiem.

IV. O ruchu ulicznym.

A) w ogólności:

§ 35. Każdy znajdujący się na ulicy winien tak się zachowywać, aby z jego powodu nie nastąpiło zatamowanie ruchu ulicznego: kołowego lub pieszego.

Za tamowanie ruchu uważanem będzie nie tylko zupełne wstrzymanie ruchu, lecz również utrudnienie go pod jakimkolwiek względem.

§ 36. Wszyscy znajdujący się na ulicach winni stosować się do: a) wszelkich zarządzeń i wskazówek funkcjonarjuszów policji, których polecenia muszą być niezwłocznie wykonywane, oraz b) do wszystkich znaków stałych i napisów regulujących ruch.

§ 37. Zarówno na jezdni jak i na chodnikach cały ruch uliczny odbywa się wyłącznie po prawej stronie.

Przejeżdżanie na lewą stronę jezdni jest wzbronione.

§ 38. Pierwszeństwo drogi posiadają: policja, straż ogniowa, pogotowie ratunkowe, oddziały wojsk, orszaki pogrzebowe i inne pochody.

Wzbronione jest przecinanie pochodów, zwłaszcza zaś grup dzieci i młodzieży szkolnej.

§ 39. Na ulicach nie wolno pozostawiać bez opieki dzieci poniżej wieku szkolnego i chorych umysłowo.

Nie wolno również urządzać wyścigów pojazdów i osób, zabaw, gier.

Na odbycie wyścigów dla celów sportowych oraz zabaw należy uzyskać zezwolenie odpowiednich władz.

§ 41. Wzbronione jest czepianie się oraz wskakiwanie i wyskakiwanie z pojazdów, będących w ruchu.

§ 41. Wszelkie zwierzęta kąsające muszą mieć kagańce.

Zwierząt narownych, płochliwych, bijących, nie wolno jest używać do zaprzęgu; przy prowadzeniu ich luzem należy zachować odpowiednie środki ostrożności.

Psy muszą być zawsze prowadzone na smyczy.

§ 42. Dla pędzenia bydła, w ilości ponad dwie sztuki należy uzyskać piśmienne zezwolenie władz powołanych, które wyznaczą przytem: czas, kierunek drogi oraz ilość przewodników, z których jeden (główny) będzie odpowiedzialny za przestrzeganie porządku.

Zwierzęta pociągowe należy prowadzić po trzy sztuki najwyżej, powiązane ze sobą razem przy pysku.

§ 43. Transportowanie zwierząt dzikich (niebezpiecznych) może się odbywać przy zachowaniu należytych środków ostrożności.

B) O ruchu pieszym.

§ 44. Osoby idące korzystać muszą wyłącznie z chodników, a na jezdnię mogą wkraczać tylko w razie przechodzenia na drugą stronę ulicy.

Przejścia po przez jezdnię należy dokonać jaknajkrótszą drogą w pobliżu skrzyżowania ulic.

Przechodzić przez jezdnię należy krokiem przyśpieszonym i zwracając uwagę najprzód na pojazdy nadjeżdżające z lewej, a następnie z prawej strony.

Usłyszawszy nawoływanie lub sygnał ostrzegawczy, należy obejrzeć się w kierunku głosu lub też zatrzymać się, aby dać drogę pojazdowi.

Nie wolno przebiegać jezdni.

§ 45. Tamowanie ruchu pieszego na chodnikach przez zatrzymywanie się w miejscach nieodpowiednich jest wzbronione.

Osoby oczekujące na tramwaj (autobus, omnibus) winny stać na chodniku tuż przy przystanku, lub na miejscu specjalnie do tego wyznaczonem, nigdy zaś na jezdni.

§ 46. Chodzenie w grupach więcej jak po trzy osoby obok siebie jest wzbronione.

Na wąskich chodnikach nie wolno jest iść więcej niż dwu osobom obok siebie.

Wzbronione jest również trzymanie się pod rękę trzech osób, idących obok siebie.

Większe grupy osób mogą posuwać się chodnikiem parami.

§ 47. Laski, parasole i t. p. przedmioty należy tak nosić, aby nie przeszkadzały innym.

Osobom niosącym ciężary oraz osobom w ubraniach plamiących nie wolno, w razie dużego ruchu pieszego, korzystać z chodnika.

§ 48. Stanie oraz chodzenie wzdłuż jezdni jest wzbronione. Wyjątek stanowią: osoby, niosące ciężary, prowadzące zwierzęta lub wózki ręczne, osoby w ubraniach plamiących oraz pochody, orszaki i oddziały, które winny się posuwać wzdłuż jezdni tuż przy prawym chodniku.

Grupy takie winny posiadać przewodnika, który kieruje niemi i jest odpowiedzialnym za przestrzeganie porządku.

§ 49. Jeżeli są umieszczone znaki, regulujące ruch osób pieszych przez jezdnię, bądź na chodniku lub jeżeli są wytknięte stałe miejsca do przechodzenia przez jezdnię, osoby piesze winny bezwzględnie stosować się do nich.

C) O ruchu kołowym:

§ 50. Pojazdy, posuwające się wolno (wozy ciężko ładowne, wózki ręczne, rowery i inne) winny zajmować miejsce na jezdni przy samym chodniku (prawym); dalej powinny się posuwać pojazdy szybsze (samochody ciężarowe i pojazdy osobowe konne); wreszcie najbliżej środka jezdni — samochody osobowe i motocykle.

§ 51. Pojazdy powinny posuwać się z umiarkowaną szybkością.

Szybkość dla konnych pojazdów osobowych, samochodów ciężarowych i autobusów wynosi do 12-tu kilometrów na godzinę; dla samochodów osobowych i motocykli — do 25 kilometrów na godzinę.

W razie ślizgawicy i błota szybkość wszystkich pojazdów winna być zmniejszona.

§ 52. Wszelkie pojazdy obowiązane są jechać wolno (stępa):

1) Na skrzyżowaniach ulic i przed przystankami; 2) przy wjeździe i wyjeździe z bramy; 3) na wąskich ulicach; 4) podczas mgły lub ciemności i 5) wszędzie tam, gdzie szybka jazda może zakłócić porządek ruchu lub zagrażać bezpieczeństwu publicznemu.

§ 53. Nie wolno nikomu zajeżdżać drogi.

Wyprzedzać jadącego należy z lewej strony.

Tramwaje wyprzedza się na prawo. Wyprzedzanie wozów tramwajowych z lewej strony dozwolone jest tylko wówczas, jeżeli szyny tramwajowe znajdują się tuż przy samym chodniku.

Wzbronione jest wyprzedzanie na skrzyżowaniach ulic, mostach i znacznych spadkach oraz przed przystankami tramwajowemi.

§ 54. Pojazdom nie wolno jeździć po szynach tramwajowych.

§ 55. Skręcać w poprzeczną ulicę w prawo, należy małym łukiem przy brzegu prawego chodnika. Skręcać w lewo, należy dużym łukiem trzymając się jaknajbliżej prawego chodnika i objeżdżając punkt skrzyżowania się ulic (posterunek policyjny latarnię, słup, wysepkę, skwer i t. p.).

§ 56. Na skrzyżowaniach ulic, pierwszeństwo drogi (przejazdu) przysługuje pojazdowi, zdążającemu ulicą główną.

Na skrzyżowaniu dwu jednakowych ulic, pierwszeństwo drogi ma pojazd nadjeżdżający z prawej strony.

Za ulicę główną w powyższem znaczeniu uważa się ulicę, po której przechodzi linja tramwajowa.

§ 57. O zamiarze zatrzymania się lub zwolnienia jazdy należy zawczasu uprzedzić jadących z tyłu za pomocą podniesienia ręki.

Mając zamiar skręcić na lewo, należy obejrzeć się, bądź wysunąć rękę na lewo.

§ 58. Zatrzymywanie się pojazdów dozwolone jest tylko przy samym brzegu (prawego) chodnika.

Przed gmachami i lokalami publicznemi oczekiwać wolno tylko w miejscach wyznaczonych w tym celu przez władze. Dorożkom, oczekującym na kurs, wolno stacjonować jedynie w miejscach w tym celu wyznaczonych (stacjach) i to w ilosci określonej dla danej stacji.

§ 59. Pojazdom nie wolno oczekiwać lub zatrzymywać się przed przystankami tramwajów i autobusów, na skrzyżowaniach ulic oraz bliżej niż 5 metrów przed narożnikiem lub przystankiem. Zatrzymanie się w tych miejscach dopuszczalne jest jedynie ze względu na potrzeby ruchu.

Pojazd, zatrzymujący się przed wejściem do urzędu, dworca kolejowego, ogrodu, kina, hotelu, restauracji, cukierni i t. p. miejscami licznie uczęszczanemi, winien możliwie szybko odjechać, aby ustąpić miejsca innemu pojazdowi lub zdążającej publiczności.

Opłata za przejazd, w tych wypadkach, winna być uregulowana zanim dorożka zatrzyma się przed lokalem publicznym.

§ 60. Nie wolno jest stawać dwom pojazdom obok siebie; wyjątek stanowi potrzeba przełożenia ładunku i t. p.. a i to, jeżeli na jezdni pozostaje tyle wolnego miejsca, że jeszcze dwa pojazdy mogą się wyminąć.

§ 61. Po przeciwnych stronach jezdni równolegle mogą się zatrzymywać pojazdy jedynie wówczas, jeżeli pomiędzy niemi pozostaje dosyć miejsca dla jednoczesnego przejazdu jeszcze dwóch pojazdów.

§ 62. Naładowywanie i wyładowywanie pojazdów winno się odbywać tak, aby nie przeszkadzało ruchowi ulicznemu oraz aby trwało możliwie jaknajkrócej i zajmowało jaknajmniej miejsca na ulicy.

§ 63. Jeżeli pojazd zostanie unieruchomiony, należy zająć się niezwłocznie usunięciem go. Pozostawienie tymczasowe pojazdów lub ich ładunku na ulicy dopuszczonem być może tylko za zezwoleniem policji.

Zwierzęta, których w razie wypadku nie można zaraz postawić na nogi, winny być natychmiast usunięte. Jeżeli powożący lub ich właściciel nie uskuteczni tego, mogą to zrobić władze powołane na ich koszt.

§ 64. Z zapadnięciem zmroku (z chwilą zapalania latarń ulicznych), przy pojazdach należy zapalić latarnie.

§ 65. O ile warunki terenu lub szczególne okoliczności tego wymagają, powożący winien posługiwać się hamulcem.

§ 66. Kierowcom samochodów i motocykli nie wolno urządzać jazd próbnych w śródmieściu i na ulicach o dużym ruchu.

Na przejazd przez ulice samochodów wyścigowych należy uzyskać każdorazowo zezwolenia władz powołanych.

V. Postanowienia końcowe.

§ 67. Postanowienia §§ 12 i 28 wchodzą w życie w trzy miesiące od chwili ogłoszenia niniejszych przepisów.

Postanowienia §§ 17, 21 i 23 wchodzą w życie w 6 miesięcy od chwili ogłoszenia niniejszych przepisów.

§ 68. Winni przekroczenia niniejszych przepisów ulegną, na zasadzie art. 21 Ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. Ust. R. P. № 89 poz. 646), karze grzywny do wysokości 500 zł. lub aresztu do 2-ch miesięcy, o ile dane przekroczenie nie podlega surowszemu przepisowi karnemu.

Warszawa, dnia 15 maja 1925 r.

Komisarz Rządu na m. st. Warszawę

(—) *J. Jarmołowicz.*



Rys. 233. „Żabuś" kapitana Jacha (do art. „II-gi Wszechpolski konkurs szybowców w Gdyni").

II-gi Wszechpolski Konkurs Szybowców w Gdyni

od 17 maja do 12 czerwca 1925 r.

(Zorganizowany przez Związek Lotników Polskich).

Do Konkursu zgłoszono 21 szybowców:

Nr.	Nazwa	Konstruktor	Pilot	Wykonawca	Miejscowość
2	Bydgoszczanka	Br. Działowscy	Strzelczyk	Br. Działowscy	Bydgoszcz
3	Żabuś	kpt. Jach	kpt. Jach	3 p. lotniczy	Poznań
4	Bimbuś	„	„	„	„
5	L. O. P. P.	F-ka Samolot	płk. Kossowski	Samolot	„
6	S. L. II	Drzewiecki	kpt. Jakubowski	Sekcja Mech. Politech. Warsz.	Warszawa
8	S. L. III	Puławski	„	„	„
9		kpt. Romanowski	kpt. Romanowski		Puck
10	Orkan	por. Grzmilas	por. Grzmilas	Samolot	Poznań
11	Okczyc	por. Czechowski	Stempkowski		Puck
12	Miś	inż. Bohatyreff	sierż. Wrembel	„	Poznań
14	Mewa	Bilski	Bilski		„
15	Czajka	Jasiński	Skrzypek	Warsztaty Kolejowe	„ (telegraf.)
16	Mechanik	Waraczewski	Goszki	Sekcja Mech. Zw. Lotn. Polsk.	„
17	Rywal	Garstecki, Wroński	Garstecki		„
18	S. I	inż. Walis	Szulczewski	Samolot	„ (3 p. lotn.)
19	S. III	„	płk. Kossowski	„	„ (L. O. P. P.)
20	Motyl	Staniszewski	Statkiewicz	Koło Lotnicze Szk. Bud. Masz.	„
21		Czerwiński	Lepszy	Lwow. Politechniką	Lwów
22		Schnitzer	Łapaczyński		Warszawa

Na miejscu pracowały: Stacja Meteorologiczna, zaopatrzona w najnowsze przyrządy, którą prowadził p. Skotarek pod kierownictwem profesora Uniwersytetu Poznańskiego p. Smosarskiego i Autofoto, pod kierownictwem p. Pisarka z Poznania. Prócz tego warsztaty, które umożliwiły natychmiastową naprawę uszkodzonych szybowców. Dla uruchomienia warsztatów dostarczyła robotników fabryka „Samolot" w Poznaniu.

Teren dla lotów szybowych był dobry, niestety, pomimo ustalenia terminu na czas najlepszych wiatrów (na mocy przecięcia, otrzymanego z Morskiej Stacji Meteorologicznej w Gdyni), wiatry panowały zupełnie niekorzystne, o kierunku północnym. Pomimo to, odbyło się 93 bardzo ładnych lotów, nie licząc całej serji lotów próbnych.

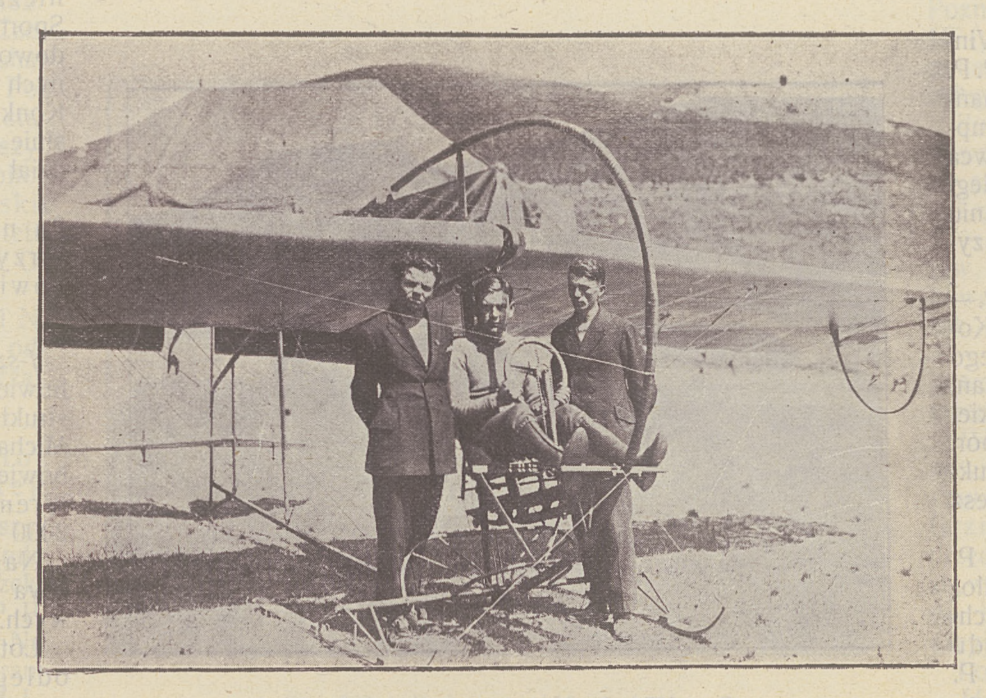
Siłę wiatru mierzyła każdorazowo służba meteorologiczna. Odległość i wysokość ponad start mierzyło się teodolitem.

Porównując tabelę lotów, odnosi się najdokładniej wrażenie, że z każdym startem ten sam pilot panował coraz lepiej nad szybowcem i osiągał coraz lepsze wyniki. Naprzykład, przy słabszym wietrze dłużej się utrzymywał, osiągał wyższą wysokość ponad start, a niektórzy nawet ostatnio zaczęli robić skręty, które czasami wypadały doskonale.

Zamknięcie II-go Wszechpolskiego Konkursu Szybowców w Gdyni.

W dniu 14 czerwca odbyło się nabożeństwo w kościele parafjalnym w Gdyni, a o godz. 1-ej uroczystość wręczenia nagród w hotelu Kaszubskim. Uroczystość zaszczycili swoją obecnością pp.: d-ca floty komandor Unrug, szef sztabu marynarki kpt. Wolbek, płk. de Beaurain (jako przedstawiciel szefa Departamentu Lotnictwa), d-ca Dyonu Lotnictwa Morskiego płk. Leonkow, sekretarz generalny zarządu głównego L.O.P.P. płk. Grzędziński, mjr. sztabu generalnego Iwaszkiewicz, mjr. rez. Tebinka, inż. Zalewski, organizatorzy Konkursu oraz wszyscy uczestnicy.

Sąd Konkursowy ogłosił wyniki Konkursu, które przedstawiają się następująco: Pomimo bardzo ciężkich warunków atmosferycznych dokonano 93 lotów, uzyskując ogólny czas 2581 sekund (43 min.). Największą totalizację wykazał



Rys. 234. „Bydgoszczanka" braci Działowskich, pilot sierż. szt. Strzelczyk.

szybowiec „Miś“, konstrukcji inż. Bohatyrewa, z pilotem Wremblem (955 sek.). Ponad start wzniósł się najwyżej szybowiec 3 pułku lotniczego z pilotem Szulczewskim (23 mtr.).

Do wyników Konkursu należy zaliczyć: wytrenowanie 11 pilotów wszystkich nowicjuszy w tego rodzaju lotach i zdobycie olbrzymiego materjału doświadczalnego.

Wobec tego uznano, że cele postawione osiągnięto całkowicie.

Następnie przystąpiono do rozdania nagród.

I-szą nagrodę M. S. Wojsk., nagrodę Kurjera Poznańskiego oraz nagrodę L.O.P.P. Komitet Wojewódzki — Poznań otrzymał inż. M. Bohatyrew, konstruktor szybowca „Miś“.

Nagrodę Tow. Akc. „Piechcin“, nagrodę „Automobilklubu Polski“ i nagrodę Min. Spraw Wojskowych dla pilota, otrzymał pilot „Misia“ Wrembel Stanisław. Nagrodę mecenasa Chorzelskiego i nagrodę firmy „Akwawit“ — pilot Szulczewski szybowca S. I.

Nagrodę Banku Poznańskiego i L.O.P.P. województwa Poznańskiego — inż. Walis, konstruktor S. I.

Nagrodę firmy „Winkelhausen“ i L. O. P. P. województwa Poznańskiego — por. Stempkowski, pilot szybowca II, który, niestety, uległ ciężkiemu pokaleczeniu przy katastrofie z szybowcem „Rywal“.

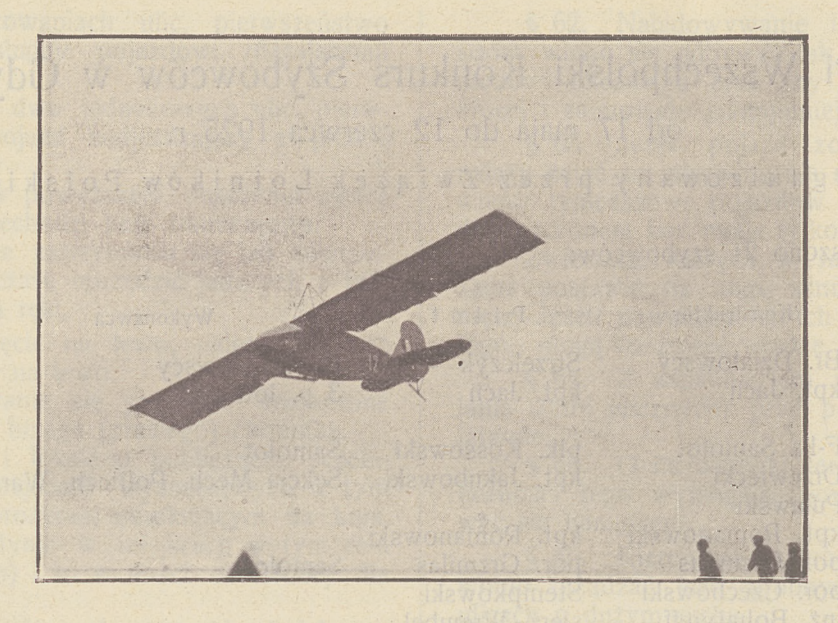
Nagrodę L.O.P.P.— Suwałki, nagrodę Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. — Poznań, nagrodę p. Tarkowskiego z Poznania — por. Czechowski, konstruktor płatowca „Spiesz się powoli“.

Nagrodę L. O. P. P. miasta Poznań — pilot i konstruktor kpt. Jach.

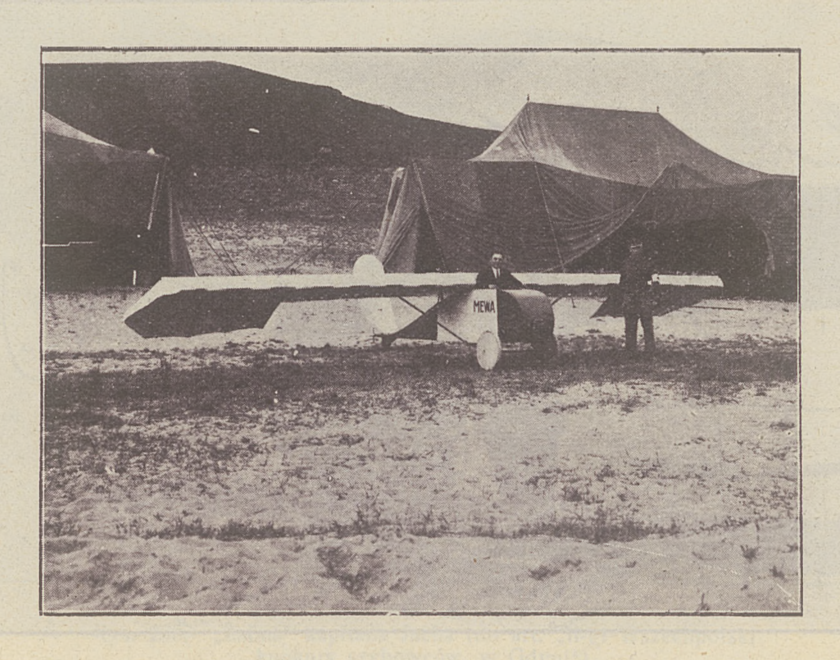
Nagrodę Zarządu Głównego L. O. P. P. oraz Komitetu Organizacyjnego — konstruktor i pilot szybowca „Orkan“ por. Grzmilas.

Nagrodę Komitetu Organizacyjnego — pilot kpt. Jakubowski, który latał na szybowcu „Czarny Kot“, konstrukcji Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej, która otrzymała dyplom uznania.

Po serdecznych przemówieniach, w których zabierali głos pp.: płk. de Baurain, komandor Unrug, inż. Bohatyrew, płk. Leonkow, i w których wszyscy podnosili znaczenie lotnictwa bezsilnikowego, zasiedli wszyscy do wspólnego obiadu, w czasie którego zapanował rzeczywiście serdeczny i prawdziwie lotniczy nastrój.


Rys. 235. Start „Misia“.


Rys. 236. Otwarcie konkursu szybowców, przemawia inż. Bohatyrew.



Rys. 237. Szybowiec „Mewa“, pil. Bilski.

PROTOKÓŁ SĄDU KONKURSOWEGO

II-go Wszechpolskiego Konkursu Szybowców,

w którego skład wchodzą pp.: przewodniczący: płk. de Beaurain, członkowie: d-ca Dyonu Lotnictwa Morskiego ppłk. Leonkow, mjr Iwaszkiewicz, mjr. rez. Tebinka i inż. Zalewski.

Po szczegółowem rozpatrzeniu przedłożonych przez przewodniczącego Komisji Sportowej, mjr. Płachtę, dowodów z dokonanych lotów, ustalił Sąd Konkursowy jednomyślnie następujący rozdział nagród:

Za najdłuższy czas utrzymania się w powietrzu jednorazowo:

I-sza nagroda: szybowiec Nr. 12 (konstruktor inż. Bohatyrew Michał) 3000 zł.; szybowiec Nr. 12 (pilot Wrembel Stanisław) 2000 zł.

Nagroda Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Lot. 6, wiatr 7,8 W, odległość 382 mtr., czas 65 sek.

II-ga nagroda: szybowiec Nr. 11 (konstruktor por. obs. Czechowski) 1000 zł. od L. O. P. P. Suwałki; szybowiec Nr. 11 (pilot ppor. Stempkowski) puhar firmy „Winkelhausen".

Lot. 67, wiatr 13 N, odległość 242 mtr., czas 48 sek.

Za najdłuższy czas utrzymania się w powietrzu przy najsłabszym wietrze:

I-sza nagroda: szybowiec Nr. 12 (konstruktor inż. Bohatyrew Michał) sygnet Kurjera Poznańskiego; szybowiec Nr. 12 (pilot Wrembel Stanisław) puhar Polskiego Automobilklubu.

Lot. 92, wiatr 4,4 N, odległość 250 mtr., czas 22 sek.

Za osiągnięcie największej wysokości:

I-sza nagroda: szybowiec Nr. 18 (konstruktor inż. Walis) silnik lotniczy Banku Polskiego; szybowiec Nr. 18 (pilot Szulczewski) 1000 zł.—od Tow. Akc. „Akwawit" w Poznaniu.

Lot. 41, wiatr 10 NNW, wysokość 23 mtr. odległość 120 mtr., czas 22 sek.

II-ga nagroda: szybowiec Nr. 11 (konstruktor por. obs. Czechowski Jerzy) puhar p. Tarkowskiego z Poznania i 200 zł. ze starostwa Puckiego; szybowiec Nr. 11 (pilot ppor. Stempkowski) 500 zł. od Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. Poznań.

Lot. 57, wiatr 11 N, wysokość 19 mtr., odległość 135 mtr., czas 35,5 sek.

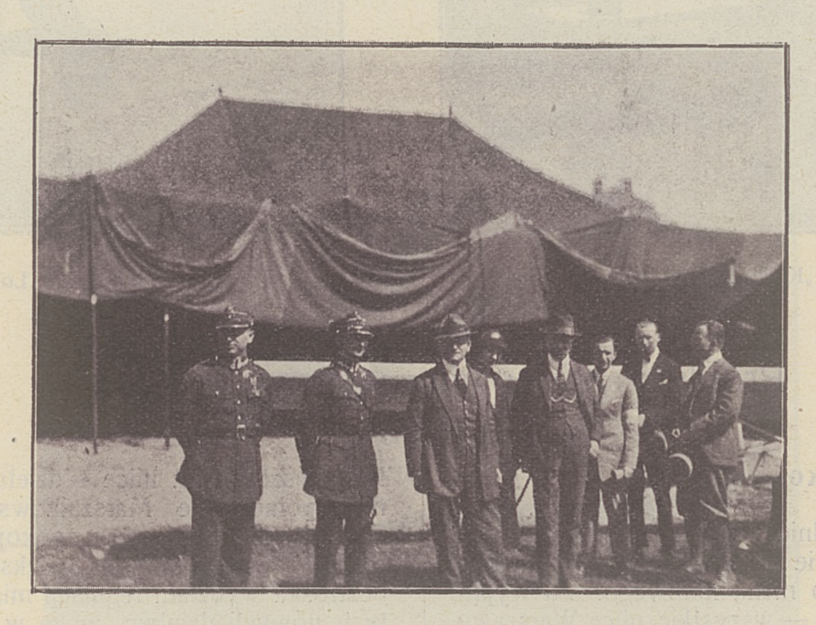
Za najdalszy lot po linji prostej:

I-sza nagroda: szybowiec Nr. 4 (konstruktor kpt. Jach Franciszek) 1000 zł. od L. O. P. P. Poznań; szybowiec Nr. 4 (pilot kpt. Jach Franciszek) 1000 zł. od L. O. P. P. miasto Poznań.

Lot. 2, wiatr 7,8, odległość 560 mtr., czas 39 sek.



Rys. 238. Warsztaty.



Rys. 239. Otwarcie konkursu szybowców, zwiedzają hangary p. min. Eberhardt i dyr. dep. Czapski.



Rys. 240. „Bydgoszczanka" na starcie.

Za ogólny czas lotów:

I-sza nagroda: szybowiec Nr. 12 (konstruktor inż. Bohatyrew Michał) 2000 zł. od Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. Poznań; szybowiec Nr. 12 (pilot Wrembel Stanisław) motocykl B. S. A. od Tow. Akc. Wapna i Cementu „Piechcin".

Lot. 26, czas 955,5 sek.

II-ga nagroda: szybowiec Nr. 11 (konstruktor por. obs. Czechowski Jerzy) 1000 zł. od Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. Poznań; szybowiec Nr. 11 (pilot ppor. Stempkowski) 1000 zł. od Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. Poznań.

Ilość lotów: na szybowcu Nr. 11 — 13, na szybowcu Nr. 17—1, razem 14 lotów. Czas: na szybowcu Nr. 11 — 425,7 sek., na szybowcu Nr. 17—13 sek., razem 437,7 sek.

III-cia nagroda: szybowiec Nr. 18 (konstruktor inż. Walis) 500 zł. od Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. Poznań; szybowiec Nr. 18 (pilot Szulczewski) puhar mec. Chorzelskiego z Poznania.

Ilość lotów: na szybowcu Nr. 18 — 18, na szybowcu Nr. 3—1 i na szybowcu Nr. 4 — 1 razem 20 lotów. Czas: na szybowcu Nr. 18—404,8 sek., na szybowcu Nr. 3 — 16 sek. i na szybowcu Nr. 4 — 4 sek, razem 424,8 sek.

IV-ta nagroda: szybowiec Nr. 10 (konstruktor i pilot por. Grzmilas Tadeusz) przedmiot wartości 250 zł., względnie gotówką, od Komitetu Organizacyjnego Konkursu.

Lot. 9, czas 248 sek.

V-ta nagroda. szy-

bowiec Nr. 6 (konstruktor Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej) dyplom uznania; szybowiec Nr. 6 (pilot kpt. Jakubowski Stanisław) przedmiot wartości 250 zł., względnie gotówką, od Komitetu Ogranizacyjnego Konkursu

Lot. 9, czas 224,4 sek.

Za najlepiej skonstruowany szybowiec:

1-sza nagroda: szybowiec Nr. 10 (konstruktor i pilot por. Grzmilas Tadeusz) puhar Zarządu Głównego L. O. P. P.

Niniejszy protokół sporządzono w pięciu egzemplarzach jednobrzmiącej treści.

(—) płk. de Beaurain
Przewodniczący Sądu Konkursowego.

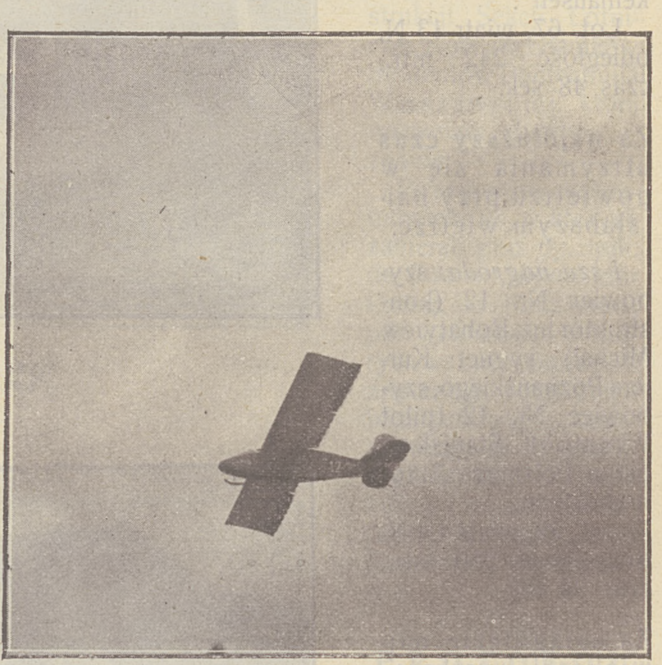
Członkowie:

(—) płk. Leonkow d-ca Dyonu Lotn. Morskiego. *(—) mjr. Iwaszkiewicz*

(—) mjr. rez. Tabinka *(—) inż. Zalewski.*



Rys. 241. „Kraks'a" Misia.



Rys. 242. Lot „Misia".

Problem ruchu ulicznego w Warszawie

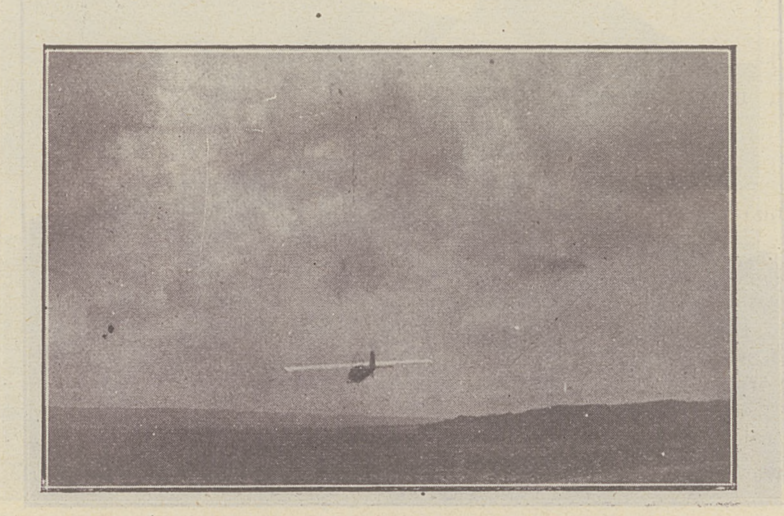
(Ciąg dalszy).

Szerokość ulic.

ŚCIŚLE z nieodpowiedniem rozplanowaniem miasta wiąże się w Warszawie nieprzystosowanie samych ulic do zwiększonego ruchu kołowego. Za wyjątkiem kilku zaledwo arterji — wszystkie ulice Warszawy są zbyt wąskie. Tak ważne arterje, ośrodki życia handlowego, jak Leszno, Miodowa, Graniczna, Senatorska, które dawniej uchodziły za wyjątkowo szerokie, dziś są już stanowczo niewystarczające. Królewska i Marszałkowska, dziś jeszcze znośne, jutro okażą się za ciasne. Jedynie Krakowskie Przedmieście, Aleje Jerozolimskie, 3-go Maja i Ujazdowskie, oraz Zygmuntowska i Targowa na Pradze wśród wszystkich główniejszych ulic Warszawy posiadają dostateczną szerokość. Jednakże Krakowskie Przedmieście posiada kilka niewygodnych punktów, np. przed pomnikiem Mickiewicza i na rogu Miodowej. Nowy Świat, ta najgłówniejsza arterja Warszawy, jest tak nieregularną, iż pomimo dość znacznej szerokości przedstawia dla ruchu kołowego i pieszego wiele trudności, zwłaszcza zwężenie tej ulicy u wylotu Krakowskiego Przedmieścia.

Najnowsze nawet ulice — dzielnica Koszyków i przecznice południowe Marszałkowskiej, są również zbyt wąskie. Narazie wobec spokoju tych okolic ruch kołowy nie trafia tam na większe trudności, jednakże beztroska wydziału regulacji miasta przy projektowaniu tych nowych dzielnic może w przyszłości okazać się bardzo szkodliwą, gdyż z przyszłym rozwojem miasta, a zwłaszcza powstaniem nowych dzielnic wokoło stacji filtrów i na polu Mokotowskiem, kilka z tych ulic stanie się głównemi arterjami, tak jak obecnie ulice Szpitalna, Bracka i Krucza. Błąd, który popełniał i popełnia w dalszym ciągu zarząd miasta przy przeprowadzaniu nowych ulic, — to nieliczenie się z koniecznością przeprowadzenia w przyszłości, na nowych arterjach, publicznych linji transportowych.

Inną tolerowaną u nas plagą są liczne zwężenia głównych dziś ulic przez pojedyncze posesje. Tu przedewszystkiem wymienić należy znane wszystkim zwężenia Trębackiej przez hotel Rzymski, Chmielnej u wylotu na Nowy Świat, Wareckiej, Tłomackiej u wylotu na Leszno, Grzybowskiej i t. d. Niektóre z tych zwężeń są nie do usunięcia, jeżeli spowodowane są przez wysunię-



Rys. 243. Szybowiec „Miś" inż. Bohatyrewa w powietrzu (do art. „II-gi Konkurs szybowców w Gdyni").

cie gmachów historycznych, naprz. zwężenie ulicy Wierzbowej, które jednakże zostało złagodzonem dzięki umiejętnemu przystosowaniu przy przebudowie pałacu Brühlowskiego. W innych za to punktach, zwłaszcza na tak ruchliwej i ważnej ulicy, jak Chmielna, zwężenia nie mogą być nadal utrzymane. Jedną z najpilniejszych potrzeb jest dzisiaj rozszerzenie wylotu ulicy Chmielnej, choćby dojść miało do zburzenia nowej, ale za to mocno szpetnej kamienicy, na wystawienie której niewiadomo w jaki sposób, albo dzięki jakim protekcjom można było kilkanaście lat temu uzyskać pozwolenie od magistratu. Tak samo gwoli umożliwienia ruchu ulicznego zamputowany być musi dom hotelu Rzymskiego. Jeżeli dla przeprowadzenia tych zmian istnieją jakieść trudności natury prawnej, to obowiązkiem Rady miejskiej jest osiągnięcie na drodze konstytucyjnej odpowiednich ustaw i otrzymanie odnośnych uprawnień, gdyż chodzi tu przecież o dobro ogółu. Tymczasem leżałoby w możliwościach magistratu zmuszenie właścicieli tych niewygodnych posesji do przebudowania frontów w ten sposób, aby utworzyć kolumnady (podsienia), pod któremi przeprowadzoneby były chodniki, zaś cała przyległa połowa ulicy zamienioną byłaby na jezdnię. Projekt ten podobno dawno już istnieje w magistracie, jednakże tak jak wszystkie inne pilne potrzeby odkładany jest ad calendas graecas.

Gospodarka miejska.

Tomy całe zapisaćby można o nieudolności gospodarki miejskiej. Tępa bezmyślność cechuje większość zarządzeń magistrackich, a nierealność lub zacofanie większość uchwał Rady miejskiej. Bez przesady powiedzieć można, iż Warszawa administrowana jest w sposób podobny lub może nawet gorszy, niż byle jaka prowincjonalna Pipidówka. W stosunku przynajmniej do ruchu ulicznego absolutnie nic więcej nie robi magistrat warszawski, jak magistrat Żelechowa lub Makowa, albo raczej robi dużo więcej, ale wyłącznie dla utrudnienia ruchu ulicznego. W pierwszym rzędzie odnosi się to do utrzymania bruków miejskich. Fuszerka i fuszerka bez końca, która wywołuje ciągłą konieczność napraw, przeróbek i przebudowy. Systemy bruków, które w innych miastach, o znacznie większym jeszcze ruchu ulicznym, niż Warszawa, trwają latami, tu nie są w stanie wytrzymać więcej, niż dwa sezony. Zbyteczne tłumaczyć, jakiem utrudnieniem jest dla ruchu kołowego zły bruk i nierówna nawierzchnia. Omijanie niebezpiecznych dołów jest przyczyną wielu zajść i zderzeń ulicznych, oraz zbyt wolnego posuwania się potoku pojazdów, wskutek czego następuje zapychanie się ulic. Nie jest to jednakże jeszcze najgorszą stroną złych bruków. Plagą istotną są dopiero ciągłe ich naprawy. Tempo, w jakiem te ostatnie prowadzone są w Warszawie, jest szczytem lekceważącej beztroski w stosunku do ruchu ulicznego. Dowodem tego, od kilku tygodni trwająca, przebudowa bruku na ul. Mazowieckiej. Bruki miejskie są przedmiotem użyteczności publicznej, tak jak woda lub elektryczność, i dlatego roboty przy nich trwać winny bez przerwy całą dobę na trzy zmiany. Główne arterje nie mogą być na całe tygodnie zamykane, gdyż wprowadza to nietylko niesłychane utrudnienie w ruchu kołowym ulic równoległych, ale naraża na olbrzymie straty mieszkańców i kupców ulic zagrodzonych. A zagrodzenie jednocześnie kilku ulic równoległych lub dopełniających się, to już jest szczytem lekceważenia potrzeb ludności i wprost kryminalną bezmyślnością. Ten błąd jednak stale popełnia magistrat warszawski, choćby roku zeszłego przez zagrodzenie ul. Marszałkowskiej i Mazowieckiej na rogu Ś-to Krzyskiej, tego znów roku przez zagrodzenie Marszałkowskiej przy Placu Zbawiciela i Koszykowej, a obecnie Mazowieckiej i połowy Krakowskiego Przedmieścia. Bezmyślność w ostatnim zwłaszcza wypadku jest uderzającą, gdyż jasną jest rzeczą, iż wskutek zagrodzenia Mazowieckiej większość pojazdów kierować się będzie przez Krakowskie Przedmieście, które jednocześnie zwężonem zostaje do połowy. To, że roboty te wykonywane są przez różne wydziały magistratu, nie jest żadnem tłumaczeniem, gdyż wydziały te, mając wspólną głowę, winny się porozumieć i kolejno roboty swe wykonywać. Porozumienie między wydziałem bruków, kanalizacji i tramwajami musi być stałe, a kolejność robót musi być zależną od dyspozycji jednego najwyższego organu.



Rys. 244. Start „Czarnego kota“ studentów politechniki warszawskiej (do art. „II-gi Konkurs szybowców w Gdyni“).

Charakterystycznem dla naszej gospodarki miejskiej jest szafowanie miejscem przy prowadzeniu wszelkich robót. Bez względu na zamieszanie w ruchu ulicznym, wydziały magistrackie urządzają sobie na jezdni obszerne składy wszelkich materjałów na długo przed tem, zanim roboty zostaną rozpoczęte. Rekord pod tym względem biją tramwaje. Potrafią one pół szerokości ulicy zawalić szynami, skrzyniami i innymi przedmiotami, które tygodniami i miesiącami przeszkadzają ruchowi ulicznemu, choćby wziąć dla przykładu zdezorganizowany obecnie, wskutek robót kolejowych, róg Nowego Świata i Alei Jerozolimskich. Dlaczego od kilku miesięcy leżały tam szyny, kiedy użyte one były dopiero obecnie? Żeby choć materjały te składane były porządnie, z jaknajlepszem wyzyskaniem miejsca— jedne na drugich. Ale gdzie tam! Rzuca się je poprostu w miejscu, gdzie może podjechać furmanka i zostawia się tam, choćby wskutek tego ruch uliczny musiał uledz przerwie. Przyczem jakże często na bocznych i oddalonych ulicach miejsc tych niczem się nie odgradza i nie daje w nocy żadnego oświetlenia. Mimo wyraźnych przepisów, te ostrożności zbyt często są lekceważone, a w tym wypadku graniczy to niedbalstwo poprostu ze zbrodnią. Żeby nie czynić zarzutów gołosłownych, przypomnę tu tylko dwa zauważone

przezemnie wypadki: naprawę bruków na ulicy Rakowieckiej latem 1924 r. i przebrukowanie ulicy Młocińskiej za przejazdem kolejowym, gdzie kilka samochodów w swoim czasie wpadło na niczem nieoznaczone barykady kamieni. Słabe oświetlenie oddalonych ulic potęguje jeszcze niebezpieczeństwo, gdyż przepisy rządowe wzbraniają używania reflektorów w obrębie miasta, a małe lampy samochodowe służą do sygnalizowania i oznaczenia szerokości pojazdu, ale nie do oświetlania drogi. Niemożność dojrzenia w egipskich ciemnościach, panujących na oddalonych ulicach Powiśla, Mokotowa, Woli i t. d., łącznie z fatalnym stanem bruków na ulicach tych już była przyczyną różnych wypadków, a ze wzmożeniem się ruchu kołowego muszą wywołać protest szoferów przeciw zakazowi używania w tych warunkach reflektorów.

Przykładem absolutnego lekceważenia przez magistrat potrzeb ruchu kołowego jest oświetlenie Aleji Ujazdowskich. Lampy elektryczne poumieszczane są między koronami drzew tak, iż służą do oświetlenia chyba tylko gniazd ptasich. Na chodnikach, a zwłaszcza na jezdni panują tam egipskie ciemności. Już wyobrażam sobie, jak zmuszony kiedyś wreszcie protestami zainteresowanych, magistrat w zwykłem swem bezmyślnem kierowaniu się po linji najmniejszego oporu przystąpi do wycięcia lub skurtyzowania starych lip i kasztanów Aleji Ujazdowskich, kiedy oczywiście jedynem wyjściem jest tu zawieszenie latarni pośrodku jezdni, ale nie zaczepiać ich na nowych słupach, lecz poprostu na drutach.

Równocześnie z odpowiedniem oświetleniem miasta iść powinno rozmieszczenie koniecznych tablic orjentacyjnych. Ulice wzbronione dla ruchu pewnych pojazdów, ulice, na których szybkość specjalnie jest ograniczoną i t. d., powinny być oznaczone dużemi, wyraźnemi tablicami, gdyż najwięcej zamieszania w ruchu ulicznym przyczynia karcenie i pouczanie przez policję woźniców, którzy przez nieświadomość niezastosowali się do lokalnych przepisów. O roli tablic i znaków ostrzegawczych pomówię później obszerniej, tu wspominam o tem z racji tej, że obowiązek ich umieszczenia spoczywa na magistracie i że w tem, jak w tylu innych rzeczach wykazuje on dziwne niedbalstwo.

(D. c. n.). *Mn.*

Wielka Nagroda Ameryki

KLASYCZNY wyścig o Wielką Nagrodę Ameryki rozegrał się po raz trzynasty w dniu 30 maja na torze Indianopolis. Poprzedziło go kilka serji biegów eliminacyjnych, rozgrywanych na przestrzeni czterech okrążeń toru (16 km.), które z 34 zgłoszonych zakwalifikowały do wyścigu 22 najszybsze wozy.

Najwyższe szybkości podczas tych przedbiegów wykazali:

Leon Duray na samochodzie Miller — 183 km. 200 m/g., De Paolo na samochodzie Duesenberg — 182 km/g., Harry Hartz na samochodzie Miller — 180 km. 500 m/g., Cooper na samochodzie Junior Eight — 178 km/g.

Rekord szybkości okrążenia toru Indianopolis, ustanowiony przez Miltona w roku 1923 z szybkością 176 km. 100 m/g., został zatem w roku bieżącym wielokrotnie pobity.

Sądząc z przebiegu wyścigów eliminacyjnych było z góry do przewidzenia, że walka w wyścigu głównym toczyć się będzie między obsadami firm Miller i Duesenberg. Panowało ogólne przekonanie, że Miller powinien wygrać wyścig, gdyż do biegu stawało 14 wozów tej marki przeciw trzem Duesenbergom. Pozatem kilka maszyn Millera były to rozreklamowane w świecie całym wyścigówki o napędzie na przednie koła, które osiągały podobno szybkość maksymalną, dochodzącą 225 km/g. Tak ogromna szybkość nie mogła być wyzyskaną na torze Indianopolis, ze względu na jego cztery krzywizny, niezbyt przystosowane do wielkich szybkości, ale niemniej dawała ona rękojmię, że w granicach możliwości samochody Miller będą najszybsze na torze.

Wbrew jednak przewidywaniom zwycięstwo przypadło zasłużonej firmie Duesenberg, której maszyna, tak jak i w roku zeszłym, pierwsza zjawiła się u celu w rekordowym czasie. Junior Eight Durant zajął drugie miejsce, Duesenberg trzecie, a dopiero na czwartem miejscu minął celownik Miller z napędem na przednie koła.

Wyścig miał przebieg bardzo ciekawy. Przez pierwsze 137 mil bieg prowadził De Paolo na Duesenberg, za którym szli: Cooper na Junior Eight Locomobile, Hartz na Miller i Shafer na Duesenberg. Później pierwsze miejsce zajął Shafer, prowadząc aż do 250 mili, gdzie De Paolo znów odzyskał pierwszeństwo. Wkrótce jednak De Paolo musi się zatrzymać dla zmiany opony i zaopatrzenia w benzynę. Na czoło wychodzi Hepburn na Miller, za nim idą Cooper, Shafer, De Paolo. Po pewnym czasie Cooper mija Hepburna, ale nie na długo; wkrótce wpada on na ogrodzenie toru i wycofuje się. Hepbaurn prowadzi dalej przed Shaferem i De Paolem aż do 350 mili. Tu nowa niespodzianka. Na czoło biegu wychodzi Levis na Junior Eight Durant (z napędem na przednie koła), pociągając za sobą De Paola, który, walcząc ze wszystkich sił o pierwsze miejsce, zdobywa je w pobliżu 400 mili. Na 450 mili, Levis, idący na drugiem miejscu, ustępuje kierownicy słynnemu Bennett Hillowi, który zaczyna doganiać De Paola. Ale pięćsetna mila już blisko; De Paolo kończy bieg jako pierwszy, przebywając 500 mil (804 klm. 670 m.) w czasie 4:56:39, z rekordową szybkością średnią 162 klm. 750m/ godz. Dalsze miejsca zajęli:

2. Bennett Hill (Junior Eight Durant). 4:57:33.
3. Shafer (Duesenberg). . . . . . 4:59:26.
4. Harry Hartz (Miller). . . . . . 5:03:21.
5. Tommy Milton (Miller). . . . . 5:08:25.
6. Leon Duray (Miller). . . . . . 5:09.34.
7. Ralph de Palma (Miller). . . . . 5:09:46.
8. Kreis (Duesenberg).
9. Shattuc (Miller).
10. Bordino (Fiat).

Na ostatniem miejscu skończyła wyścig jedyna europejska maszyna — włoski Fiat. Była ona prowadzona w pierwszej części wyścigu przez francuza Mourre, a później przez włocha Bordino. Średnia szybkość Fiata wyniosła 159 klm. 320 m/godz., co, na tak długim dystansie, jest wynikiem doskonałym u maszyny zeszłorocznej konstrukcji.

Wyścig był zatem gigantyczny w całem znaczeniu tego słowa. Nie potrzebuję naturalnie mówić o setkach tysięcy widzów, którzy obserwowali wyścig — to w Indianopolis rozumie się samo przez się. Niepodobna zato pominąć fenomenalnej cyfry sumy nagród, które wyniosły ogółem 85000 dolarów.

Mak.

ZDZISŁAW KLESZCZYŃSKI

NA SZLAKU RAIDOWYM

(Dokończenie).

III.

ZNAŁEM niegdyś człowieka, który, jak twierdził, nigdy się nie mylił i miał być obdarzony fenomenalną intuicją.

Zdarzyło się, żeśmy grali w przyjacielskiego baka. Trzymałem bank i chciałem zdjąć po abatażu połowę.

— Idjoto! — zawołał. (Działo się za czasów studenckich, kiedy stosunki ludzkie były nacechowane serdecznością). — Co robisz? Zaręczam Ci, że pobijesz jeszcze trzy karty!

Wobec takiego dictum skłoniłem w milczeniu głowę i postanowiłem zostawić na stole wszystkie pieniądze... Kusz niebylejaki! Dwum inżynierom i jednemu przyszłemu ministrowi aż wyłaziły oczy: mogło tam być z pięć rubli... Może więcej...!

— Wyciągnąłem trzy dziesiątki.

. . . .

Ten sam przyjaciel spotkał się ze mną później w Wiedniu, w dniu, w którym rozgrywano Derby. Obaj mieliśmy ważne powody tipowania fuksów: Przyjaciel mój wybierał się bowiem na Semmering z pewną uroczą brunetką — a ja pragnąłem sfinansować przejażdżkę po Dunaju z inną, niemniej uroczą — blondynką.

— Kokoro! — oświadczyłem stanowczo.

— Fyrebrand! — zmonitował mnie surowo mój Przyjaciel: — murowany!

Obstawiliśmy Fyrebranda, że nie było gdzie szpilki wetknąć.

Naturalnie, przepadł, huncwot jeden. Przyszedł piąty, czy szósty w stawce.

A za Kokoro płacili tego pamiętnego dnia 170 koron...

Brunetka pojechała na Semmering z jakimś grubym węgrem.

Blondynka —

— Nie warto mówić! To są zbyt bolesne wspomnienia!

. . . .

Znam dwuch ludzi, którzy się naprawdę nigdy nie mylą: Inżyniera Kauczyńskiego, członka Automobilklubu — i mistrza Dzierlińskiego.

Pierwszy się zna na geografji, jak sam Nansen. Jak ci powie, że to to jest, dajmy na to, Ratno — możesz być pewien, że to jest naprawdę Ratno. Zbaraż odróżnia zdaleka od Trembowli. Przemyśl poznaje pomacku. Duklę po zapachu. A Obidową — już nawet niewiem, po czem. Zdaje się, że tam w każdym rowie leżał... Raz go zarzuciło, kiedyindziej wjechał ot, tak, z prostej ciekawości...

A mistrz Dzierliński znów — nadzwyczajnie czuje auto.

Jeżeli trochę zwalnia i przekrzywia głowę na lewo — znak to pewny, że lewa tylna trochę puściła.

Jeżeli przekrzywia głowę na prawo — napewno zaraz z prawej opony wyciągniemy pięć cali żelaza...

— Z takimi towarzyszami podróży żyć, nie umierać!

. . . .

Odbywałem w moim życiu sporo ekskursyj automobilowych. Zdarzało mi się łapać na jednym kilometrze pięć gwoździ — i zdarzało się także nie złapać na pięciuset kilometrach — ani jednego gwoździa.

Raz wyjechałem do Młocin w towarzystwie znakomitego skądinąd automobilisty. Podczas tej miłej przejażdżki mieliśmy tylko takie niespodzianki: defektów 6 (sześć); konfliktów z karburatorem 3 (trzy); z mamką 2 (dwa); z klaksonem 18 (osiemnaście); z hamulcami 1 (jeden); ze światłem 1 (jeden); z policjantem 1 (jeden) i — protokuł 1 (jeden).



Rys. 245. Złoty Potok.

Podróż nasza z inżynierem Kauczyńskim i kierowcą Dzierlińskim byłaby rozkoszna, gdyby nie była tak monotonna. Nieznośnie monotonna!

Nic się nam nie grzeje, nie zaciera, nic nie pęka; nic się nie wytapia, ani też nie wycieka, ani wogóle... Mam wrażenie, że ten przeklęty Austro-Daimler wogóle się nie psuje!

Jeżeli inne maszyny pojadą na Raidzie tegorocznym równie fortunnie, będzie miało Jury nielada kłopot: wszystkie maszyny bez punktów karnych...!

— Nie daj Boże!

Wyznaczonoby wtedy może na Raid 1926 roku trasę: Warszawa — Częstochowa — Krzepice — Sevilla — Gibraltar — Jezioro Czad — Pretorja — — —

Dalej już moje wiadomości geograficzne nie sięgają.

. . . .

— Gdzie Słonim? Miły Boże...

Mamy za sobą Wołyń, gościniec, równy jak stół, najszerszy chyba w Polsce...

Mamy za sobą stada bocianów, przechadzające się solidnie po zalanych łąkach — i osobliwe cerkiewki, otoczone krużgankami włoskiego porządku...

Mamy poza sobą zakurzony, szpetny Łuck, ze słynnym hotelem, w którym przez całą noc ustawicznie grzmiało... (A grzmiało dlatego, że gospodarz kazał w zeszłym roku wymalować podłogi i one jeszcze schną, więc goście muszą balansować po legarach

specjalnej, patentowanej, łuckiej konstrukcji — no, i oczywiście, w nocy przewracają się co chwila, bo najprzód, elektryczność jeszcze nie funkcjonuje z powodu remontu, a powtóre, nie każdy człowiek pija na noc wodę: są tacy, którzy pijają wodę stężoną...).

Przejechaliśmy przez cudowny Krzemieniec, przypominający wszystko naraz; i Wilno, i Miechów, i Weronę, i Neapol...

Potem one różne miasta z Trylogji Sienkiewiczowskiej, chlubnie oznajmiające o bliskości Lwowa — a wreszcie i Lwów.

. . . .

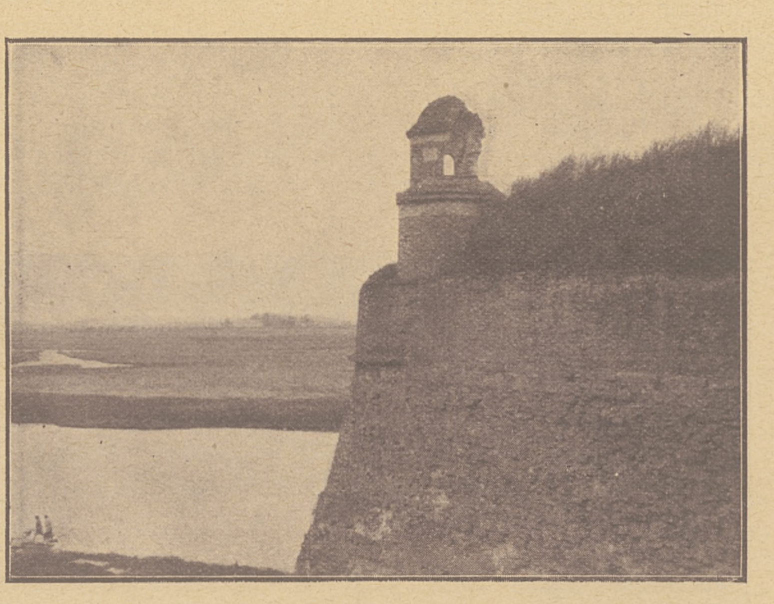
O Lwowie tyle tylko mogę powiedzieć, że tam, po pierwsze, za nic nie pozwalają płacić — a po drugie, że strasznie cyganią. Mieli nas zaprowadzić na Wysoki Zamek — nie zaprowadzili, tylko zaproponowali partję pockera; mieli pokazać Pełtew — nie pokazali, tylko kazali pić dużo, bardzo dużo wina...

Gościnność lwowska wzrosła wdwójnasób od czasu, gdyśmy tam byli z II-im Raidem.

Wystarczy pochwalić dywan, szczotkę, obraz, papierośnicę — już ci ją chcą dawać na własność.

Jeszcze proponują odesłać do numeru, żebyś nie zmęczył się, dźwigając.

Poznaliśmy się z jednym z wybitniejszych przedstawicieli lwowskiego świata automobilowego, panem Gawłem.



Rys. 246. Wały zamku w Dubnie.

Niechcę już nic mówić o jego gościnności... Tylko jedno: gdybyśmy pozostali jeszcze dzień dłużej — skończyłoby się na tem, żeby nam nasz gościnny amfitrjon zaczął rozdawać na pamiątkę — rusinów!

. . . .

Jedną ma Lwów postać posępną.

Jest tu mowa o panu Bratro, wielkorządcy drogowym...

Czy to, że go w dzieciństwie jakiś automobil przestraszył — czy z innego jakiegoś powodu? — utrzymuje szosy okoliczne w stanie opłakanym.

Może być, że się do lipca stan rzeczy zmieni. Chociaż wątpię. Przygotowany na pewnych odcinkach szaber konsystencją i barwą przypominał do złudzenia kredę.

Lepsza już pasta do zębów, jako materjał do naprawy szos...

. . . .

Ze Lwowa do Przemyśla. Za Przemyślem cudowna droga — a na tej drodze — osobliwość swego rodzaju — serpentyna pod Derawą Wołoską. Z góry na dół, w zakosy, tak skąpo zakładane, że miejscami maszynę trzeba prawie zatrzymywać. Kto nie umie hamować motorem, niech lepiej odrazu ugotuje swoje hamulce i rzuci je psom...

A potem — drogą niezmiennie malowniczą — do Zakopanego i Morskiego Oka. Mamy na tym odcinku raidowym słynną Limanowę, którą większość naszych automobilistów zna.

— Życzyć należy, aby uczestnicy tegorocznego raidu mieli w chwili przejazdu równie piękną pogodę, jak my...

. . . .

W obliczu Tatr, roztaczających śnieżny łańcuch szczytów, powleczonych wiosennemi śniegami, zatrzymujemy się, oczarowani.

Widok tyle razy podziwiany — a jednak zawsze piękny i nowy!

Zielona szachownica pól i łąk pod reglami — wyżej, puszysta zieleń odmłodzonych gąszczy smrekowych — jeszcze wyżej — wirchy.

Po dłuższej chwili kontemplacji ruszamy dalej — i mkniemy chyżo do Zakopanego, w którem zatrzymujemy się tylko na parę minut.

Niebawem słońce zajdzie: śpieszymy iść do Morskiego Oka...

. . . .

A potem Morskie, księżyc, cisza —

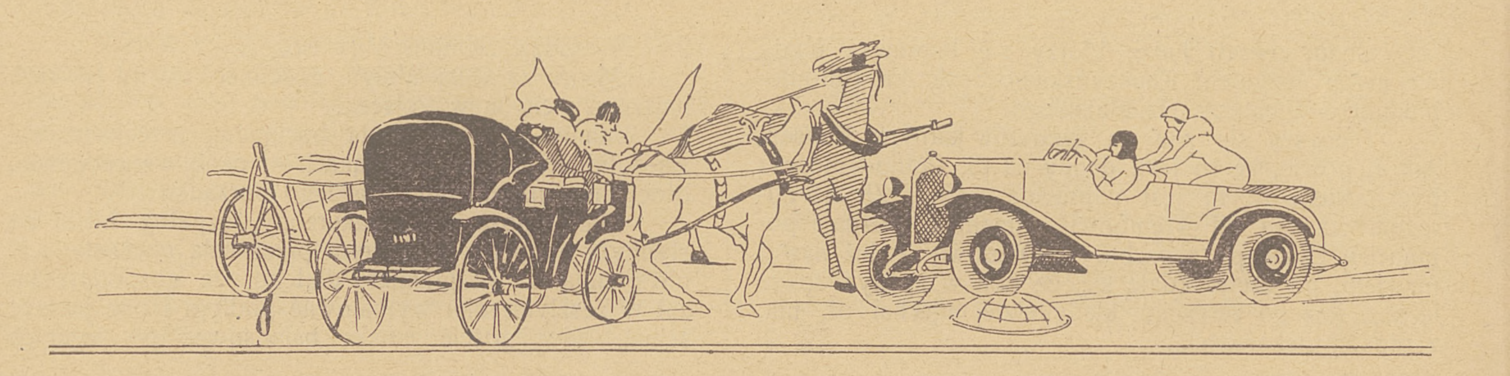
Wracamy cichutenieczko, ślizgając się nieledwie z góry...

Nazajutrz zaś, odetchnąwszy pełną piersią, nasłuchawszy się szumu górskich potoków — mkniemy do Krakowa — następnie zaś dalej, jeszcze dalej — przez Miechów, Słomniki, Piotrków, Tomaszów, Błonie — do Warszawy.

. . . .

Nie. Niepodobna opowiadać o wszystkiem.

— Niebawem wyruszycie na Raid. Zobaczycie to sami!



KALWARJA POLSKIEGO AUTOMOBILISTY

Szanowny Panie Redaktorze!

Jeżdżąc dużo samochodem, odczuwam wspólnie chyba z każdym kolegą automobilistą plagę, jaką stanowi bydło, pasące się w rowach przydrożnych, a często i na samej szosie. Tymczasem istnieje przepis z dn. 19 czerwca 1870 roku, dotychczas mający moc ustawy samorządowej, a dotyczący utrzymania dróg publicznych, który bezwzględnie zabrania pasania bydła po rowach i na drogach. Wójt gminy jest odpowiedzialny za to, żeby takie wykroczenia przeciw ustawie powyższej miejsca nie miały. Dlaczego więc władze drogowe i powiatowe nie przestrzegają porządku na szosach, dlaczego nie pilnują przepisów i pozwalają na niszczenie rowów przydrożnych przez bydło, kiedy te rowy są dla odpływu wody i trawa w nich może być jedynie koszona, a nie wypasana? Automobilklub powinien kategorycznie wystąpić do władz administracyjnych, gdyż obecnie narażonym się jest stale na wypadek, tembardziej, że w b. Kongresówce bydło chodzi swobodnie, nie jak w Wielkopolsce, gdzie trwa jeszcze pamięć dawnych surowych przepisów niemieckich i każda sztuka bydła jest trzymaną na łańcuchu lub postronku, tak jak być powinno.

Z poważaniem

Jan hr. Moszyński.

Przyp. Red. Nasz Szanowny Korespondent porusza sprawę rzeczywiście wyjątkowo palącą. Ktokolwiek wyjeżdża obecnie samochodem poza miasto, zauważyć może, iż rowy przydrożne stały się prawdziwemi pastwiskami, gdzie dziesiątki sztuk bydła, koni i nierogacizny pasie się, przechodząc swobodnie z jednej strony szosy na drugą i to zwykle w chwili, gdy w pędzie nadjeżdża samochód. Łączy się z tem niesforność gromad rozwydrzonych pastuchów, która dochodzi do tego, że wytańcowywują oni tuż przed samochodem lub obrzucają go kamieniami. Zapytujemy: kto ma być odpowiedzialnym za wypadki, które wynikać muszą przy tego rodzaju porządkach? Jak długo wszystkie rozporządzenia i ustawy pozostawać mają głuchą literą, gdy przeciwstawiają się one samowoli proletarjatu?

Za Szanownym naszym Korespondentem powtarzamy tu głośno, tak, aby usłyszały to wszystkie odnośne władze: Czasby był najwyższy skończyć już z niebezpieczną pastoralją rowów szosowych!

KRONIKA

W wyścigach na wzniesieniu Teplice koło Pragi, zorganizowanych w dniu 7 czerwca, pierwsze miejsca zajęli:

Samochody wyścigowe: Junek (Bugatti). Samochody sportowe: Beset (N. A. G.). Samochody turystyczne: pani Junek (Panhard Levassor).

Motocykle: Liska (Indian).

Sowiecki raid samochodowy. W sierpniu odbędzie się w Rosji na przestrzeni 5300 km., trzynastodniowy raid dla samochodów i motocykli, który przejdzie następującym szlakiem: Leningrad, Moskwa, Tuła, Kursk, Charków, Rostów, Armawir, Władkaukaz, Tyflis, Kutais, Noworosyjsk, Krasnodar, Rostów, Charków, Kursk, Oreł, Tuła, Moskwa.

Raid samochodowo-motocyklowy, zorganizowany w dniu 7 czerwca przez Auto-Moto Klub Alzacji i Lotaryngji, odbył się przy udziale 48 konkurentów, z których 33 ukończyło drogę; bez punktów karnych przybyli:

Motocykle 175 cm.^{3}: Sourdot (Monet Goyon) i Carot (Terrot). Motocykle 250 cm.^{3}: De Maistre (Terrot) i Haas (Monet Goyon). Motocykle 350 cm^3.: Dumoulin (Gillet). Motocykle 750 cm.^{3}: Naas (Gnome Rhone). Cyclecary 750 cm.^{3}: Lahms (Mathis). Samochody sportowe 2000 cm.^{3}: Bauer (Rolland Pilain). Samochody sportowe pow. 2000 cm.^{3}: Karcher (Vosin).

W wyścigach na wzniesieniu Limonest koło Lyonu, rozegranych po raz trzynasty 7 czerwca na przestrzeni 3740 metrów, najlepszy czas dnia, 1 m. 50 s. $^4/_5$, osiągnął Benoist na ośmiolitrowym samochodzie wyścigowym Delage, rozwijając szybkość średnią 120 km/g.

Bol d'or. Pod tą nazwą rozegrał się po raz czwarty na torze Saint Germain dwudziestoczterogodzinny szosowy konkurs wytrzymałości dla motocykli, cyclecarów i samochodzików, zorganizowany przez Zjednoczenie francuskich motocyklistów i cyclecarzystów. Zawody dla motocykli trwały od niedzieli 31 maja do poniedziałku 1 czerwca, a po ich skończeniu, w ciągu następnej doby, odbył się konkurs dla cyclecarów i samochodzików.

Do zawodów stanęło 77 konkurentów, w czem 48 motocykli, ukończyło je zaś 64, w czem motocykli 39. Jak na ciężkie warunki dwudziestoczterogodzinnej jazdy na zamkniętym torze — wynik doskonały. Konkurs przyniósł pozatem jedenaście nowych rekordów światowych w jeździe dwudziestoczterogodzinnej dla różnych kategorji, jak to widzimy z poniższych wyników:

Rowery z silnikami 75 cm^3:

1. Pays (Alcyon) 805 klm. 227 m. rekord.
2. Verdoux (Alcyon) 729 klm. 918 m.
3. Goubé (Micromoteur) 573 klm. 507 m.

Rowery z silnikami 100 cm³:

1. Barthélemy (Griffon) 1129 km. 630 m. rekord.

Rowery z silnikami 125 cm³:

1. Baudelaire (Griffon) i Jacquot (La Française Diamant). 1158 klm. 600 m. rekord.
2. Vary (La Française Diamant) 1100 klm. 670 m.

Motocykle 175 cm³:

1. Dupont (D. F. R.) 1454 klm. 043 m. rekord!!!
2. Lambert (Dé Dé) 1448 klm. 250 m.
3. Lemasson (Thomann) 1442 klm. 457 m.
4. Rondadoux (Dé Dé) 1401 klm. 906 m.
5. Hommaire (Monet Goyon) 1315 klm. 011 m.

Motocykle 250 cm³.:

1. Lempereur (Brondoit) 1361 klm. 355 m. rekord.
2. Contant (B. S. A.) 1309 klm. 218 m.
3. D'Arsonval (Supplexa) 1170 klm. 186 m.

Motocykle 350 cm³:

1. Pierre (D. F. R.) 1291 klm. 839 m.

Motocykle 500 cm³:

1. Francisquet (Sunbeam) 1616 klm. 247 m. ogólny rekord motocyklowy.
2. Damitio (Sunbeam) 1569 klm. 903 m.
3. Fournier (Supplexa) 1309 klm. 218 m.

Motocykle z wózkiem 350 cm³:

1. Cox (B. S. A.) 1268 klm. 667 m. rekord.

Motocykle z wózkiem 1000 cm³:

1. Thurotte (Harley Davidson) 1228 klm. 116 m.
2. Detruche (Harley Davidson) 1210 klm. 737 m.

Cyclecary 350 cm³:

1. Doué (Colombe) 926 klm. 880 m. rekord.
2. Villard (Villard) 770 klm. 469 m.

Cyclecary 500 cm³:

1. Violet (Sima Violet) 1552 klm. 524 m. rekord.
2. Stanton (Sima Violet) 1523 klm. 559 m.

Cyclecary 750 cm³:

1. Sénéchal (Sénéchal) 1703 klm. 142 m. rekord powtórzony.
2. Tallet (Sandford) 1535 klm. 145 m.
3. Sandford (Sandford) 1274 klm. 460 m.

Samochodziki wyścigowe 1100 cm³:

1. Morel (Amilcar) 1737 klm. 900 m. rekord.
2. Chanut (Amilcar) 1691 klm. 556 m.
3. Ivanowski (B. N. C) 1459 klm. 836 m.

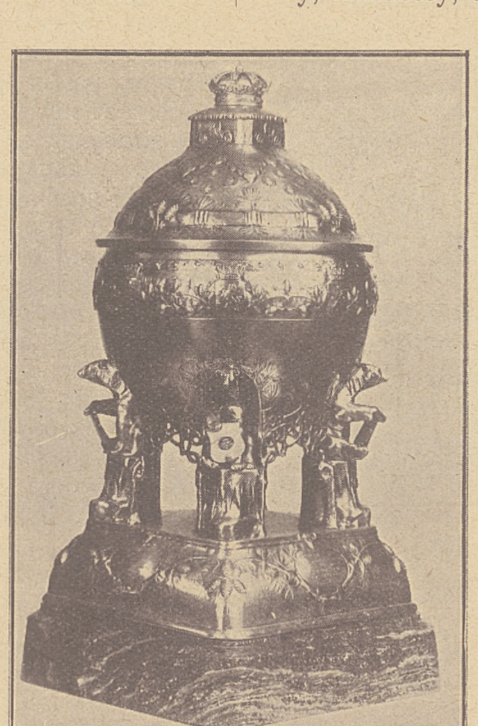
Samochodziki sportowe 1100 cm³:

1. Doré (Sénéchal) 1807 klm. 416 m. ogólny rekord konkursu.
2. Klein (Klein) 1529 klm. 322 m.
3. Chrétien (G. A. R) 1511 klm. 973 m.
4. Walter (Walter) 1430 klm. 871 m.
5. Lejeune (B. N. C.) 1343 klm. 976 m.

W wyścigach na wzniesieniu Herkules koło Cassel, które odbyły się w dniu 24 maja na przestrzeni 4500 m., najlepszy czas dnia, 4 m. 4²/₅ s., osiągnął Rosenberger na samochodzie wyścigowym Benz. Najlepszy czas motocyklistów, 4 m. 14⁴/₅ s., wykazał Koeppen na motocyklu B. M. W. 500 cm³.

Buick zwycięża w zimowym biegu drogowym w Szwecji. Doroczny bieg zimowy, zorganizowany kilka lat temu przez Królewski Szwedzki Automobilklub, odbył się niedawno na przestrzeni około 650 klm. z Ostersund w północnej Szwecji do Sztokholmu.

Zarówno kierowcy, jak i samochody wystawieni byli na ciężką próbę, gdyż droga była pokryta głębokim śniegiem. Wyścig ten, jak zwykle, wywołał ogromne zainteresowanie, tembardziej, że Zimowy Puhar przeszedł na stałe na własność p. Hansa Ostermana. P. Osterman, prowadzący „Buick", wygrał ten bieg po raz trzeci w ciągu 12 lat, będąc już zwycięzcą w wyścigach roku 1914 i 1920. Puhar Zimowy Królewskiego Automobilklubu jest prawdopodobnie najcenniejszą nagrodą sportową w północnej Europie. Mierzy on przeszło 60 cm. wysokości i posiada sławę międzynarodową, gdyż o zdobycie jego ubiegali się kierowcy angielscy, niemieccy, austrjaccy, duńscy i norwescy.



Rys. 247. Puhar Zimowy Królewskiego Automobilklubu Szwecji.

Do wyścigu o Wielką Nagrodę Francji zapisano dotychczas następujące motocykle i cyclecary:

Kategorja 175 cm³: 3 Monet Goyon, 2 Alcyon, 2 Dollar, 2 Terrot, 1 Labor, 1 Rovin i 1 Dot. Kategorja 250 cm³: 2 Terrot, 1 D. F. R., 1 Harding Bradshaw i 1 New-Imperial. Kategorja 350 cm³: 4 A. J. S., 3 Douglas, 1 Rudge Whitworth, 1 Alcyon i 1 Dot. Kategorja 500 cm³: 4 Peugeot, 3 Douglas, 2 Norton, 1 A. J. S., 1 Phelon Moore Panther, 2 Sunbeam i 1 Dot.

Cyclecary 500 cm³: 2 Sima Violet i 1 Jappic.

Linja lotnicza Warszawa — Poznań. Towarzystwo „Aero" uruchomiło z dniem 23 maja stałą komunikację lotniczą między Warszawą a Poznaniem, na francuskich samolotach Farman. Nowa linja lotnicza cieszy się znakomitą frekwencją, co świadczy dobrze o jej potrzebie.

W wyścigach na wzniesieniu de Poix koło Amiens, rozegranych w dniu 24 maja, najlepszy czas dnia osiągnął Thomas na dwunastocylindrowym samochodzie wyścigowym Delage, rozwijając szybkość 134 km/godź. Pozatem lepsze czasy wykazali: Montier na samochodzie Ford Montier 3000 cm³, Gillard na motocyklu Peugeot 500 cm³, Déon na samochodzie Bugatti 2000 cm³ i Mestivier na samochodzie Amilcar 1100 cm³.

Lotniczy konkurs turystyczny w Belgji. Piąty międzynarodowy konkurs dla małych samolotów i dla płatowców turystycznych, rozgrywany o nagrodę króla belgijskiego, odbył się w Brukseli w dniach 23 i 24 maja. Wyniki:

1. Becheler (Caudron). 2. Wouters (Demonty Poncelet). 3. Goron (Caudron). 4. Blum (Camgul). 5. Simonet (Pander).

W wyścigach na wzniesieniu Monte Ceneri koło Genewy, które rozegrały się w dniu 24 maja na przestrzeni 10 klm., najlepszy czas dnia 6, m. 40²/₅ s., osiągnął Merz na dwulitrowym samochodzie wyścigowym Bugatti.

Pani Stewart bije nowy rekord. Dzielna angielka, która niedawno ustanowiła wespół z mężem rekord

w jeździe dwudziestoczterogodzinnej na motocyklu, próbowała znów pobić w Montlhery rekord jazdy sześciogodzinnej na motocyklu Rudge 500 cm³. Skutkiem popsucia zapalania musiała ona jednak przerwać jazdę, podczas której udało się jej pobić rekord 400 kilometrów w czasie 3 g. 38 m. 22⁴/₅ s., z szybkością średnią 109 klm. 888 m/godź.

Wyścigi samochodowe o nagrodę Perugina rozegrały się w dniu 24 maja koło Peruzy, na przestrzeni 295 kilometrów. Wyniki:

Kat. pow. 2000 cm³: 1. Brilli Peri (Ballot) 2:46:14 (szybkość średnia 106 klm. 540 m/godź); 2. Materassi (Itala) 2:49:21²/₅; 3. Cesaroni (Mercedes) 3:01:56; 4. Ginaldi (Alfa Romeo) 3:03:39³/₅.

Kat. 1500 cm³: 1. Croce (Bugatti) 3:11:03⁴/₅ (szybkość średnia 92 klm. 702 m/godź); 2. Spinozzi (Bugatti) 3:25:05.

Kat. 1100 cm³: 1. Clerici (Salmson) 3:30:19¹/₅ (szybkość średnia 84 klm. 214 m/godź); 2. Bozzacchini (Salmson) 3:42:24; 3. Fagloli (Salmson) 3:47:11⁴/₅.

Wyścigi o nagrodę Ginori rozegrały się na torze Mugello koło Florencji w dniu 31 maja, na przestrzeni 375 kilometrów, przynosząc następujące rezultaty:

Samochody pow. 2000 cm³: 1. Materassi (Itala) 5:13:10⁴/₅ (szybkość średnia 71 klm. 652 m/godź).

Samochody 2000 cm³: 1. Stefanelli (Diatto) 5:33:48²/₅ (szybkość średnia 67 klm. 224 m/godź); 2. Miciotti (Bugatti) 5:38:27¹/₅; 3. Giudici (Diatto) 5:39:34.

Samochody 1500 cm³: 1. Zaniratti (Bugatti) 5:32:54 (szybkość średnia 67 klm. 815 m/godź); 2. Soraci (Chiribiri) 5:45:29; 3. Weber (Fiat) 5:48:03.

Trzecie zawody rozgrywkowe Mistrzostwa Włoch na motocyklu rozegrały się w dniu 24 maja na torze koło Ravenny. Wyniki:

Kat. 250 cm³ (212 klm. 400 m.): 1. Maffeis (Maffeis) 2:30:50 (szybkość średnia 84 klm. 954 m/godź); 2. Piana (Piana) 2:31:13; 3. Benelli (Ariel) 2:40:25.

Kat. 350 cm³ (302 klm. 085 m.): 1. Ghersi (Sunbeam) 3:22:13²/₅ (szybkość średnia 89 klm. 690 m/godź); 2. Manetti (Frera) 3:40:13; 3. Varzi (Sunbeam) 3:40:58¹/₅.

Kat. 500 cm³ (302 klm. 085 m.): 1. Moretti (Guzzi) 3:09:56 (szybkość średnia 95 klm. 411 m/godź); 2. Visioli (Sarolea) 3:24:28; 3. Varzi (Sunbeam) 3:41:24.

Gdyby tak u nas! Warunki kupna samochodu Forda w Ameryce są naprawdę idealne. Oczywiście wozy sprzedawane są na raty; rata główna wynosi 12 dolarów 60 centów, a pozostałą należność wypłacać można po 5 dolarów tygodniowo. Z tak doskonałych ulg kredytowych korzystają jednak tylko nabywcy samochodów, nie posiadających luksusowego wyekwipowania. Nabywca maszyny luksusowej wpłacić musi jednarazowo 111 dolarów, a raty tygodniowe są odpowiednio wyższe.

Zawody w Montlhery. Drugie zawody szybkości na torze Montlhery, o bardzo urozmaiconym programie, odbyły się w niedzielę 7 czerwca. Przedewszystkiem rozegrano, na przestrzeni 200 klm., wyścig o „Nagrodę Ikara“, dostępny dla samochodów o pojemności cylindrów 1100 cm.³, do którego stanęły następujące wozy: Collet (Collet Anzani), Waite (Austin 860 cm.³), Klein (Klein Speciale 1076 cm.³), Casse (Salmson 1096 cm.³), de Marmier (Salmson 1096 cm.³), Bussienne (Bussienne Speciale 1073 cm.³), Libovitch (Libovitch Speciale 1073 cm.³), M. Benoist (E. H. P.).

Odrazu po starcie uwidoczniła się przewaga obu samochodów Salmson które bez walki przeprowadziły i wygrały wyścig:

1. De Marmier (Salmson) 2. Casse (Salmson) o 1 okr. 3. M. Benoist (E. H. P.) o 4 okr. 4. Collet (Collet Anzani) o 12 okr. 5. Klein (Klein Sp.) o 17 okr.

Pozostali konkurenci biegu nie skończyli. Szybkość średnia zwycięscy wyniosła 135 klm./g.

Po biegu małych samochodów odbył się wyścig wielkich litrowych motocykli, do którego zapisali się najlepsi jeźdźcy francuscy, angielscy i, po raz pierwszy, niemieccy. Wyścig składał się z trzech przebiegów po 25 kilometrów każdy; przyniósł on zwycięstwo słynnego, angielskiego jeźdźca Temple, który trzykrotnie zdołał pobić swych przeciwników.

Przebieg I: 1. Temple (Mc Evoy Temple) szybkość średnia 146 klm./g. 2. Pean (Peugeot). 3. Gisler (Motosacoche). 4. Richard (Peugeot). 5. Bussinger (B. M. W.). 6. Vulliamy (Harley Davidson). 7. Krebs (amator). 8. Dueffenbach (B. M. W.).

Przebieg II: 1. Temple (Mc Evoy Temple) szybkość średnia 143 klm. 300 m/g.. 2. Pean (Peugeot). 3. Gisler (Motosacoche). 4. Richard (Peugeot). 5. Bussinger (B. M. W.). 6. Dueffenbach (B. M. W.). 7. Krebs (amator). 8. Andreino (Norton). 9. Clech (Rovin). 10. Picquenard (Henderson).

Przebieg III: 1. Temple (Mc Evoy Temple). 2. Richard (Peugeot). 3. Gisler (Motosacoche). 4. Bussinger (B. M. W.). 5. Krebs (amator). 6. Andreino (Norton).

Na przestrzeni 4 okrążeń rozegrał się później bieg drużynowy małych motocykli, o pojemności najwyższej 250 cm.³, który wygrała obsada: Jolly-Lemasson na motocyklach Lemasson. Drugie miejsce zajęła drużyna: Liaudois (Griffon) i Lambert (Dé Dé), a trzecie Pierre (D. F. R.) i Harding (Bradshaw).

Na zakończenie czekała widzów niebywała sensacja, a mianowicie ze słynnymi specjalistami „dwustu na godzinę“, Eldridgem na Fiacie i Thomasem na Leylandzie, zmierzyć się miał po raz pierwszy Divo na dwunastocylindrowym samochodzie wyścigowym Delage, w wyścigu o nagrodę Fay. Wyścig ten składał się z dwóch przedbiegów po 4 okrążenia i finału na 6 okrążeniach, które dały następujące rezultaty:

Przebieg I: 1. J. P. Thomas (Leyland). 3 m. 14 s. ²/₅.—188 klm. 656 m./g. 2. Bogenschutz (Bogenschutz-Hispano) 3 m. 29 s. ⁴/₅.

Przedbieg II: 1. Divo (Delage). 3 m. 06s. ²/₅. — 196 klm. 018 m./g. 2. Eldridge (Fiat). 3 m. 22s. ³/₅.

Finał: 1. Divo (Delage). 4 m. 28s. ⁴/₅—205 klm. 640 m/g. 2. J. P. Thomas (Leyland). 3. Eldridge (Fiat).

Divo zrobił pozatem w finale najszybsze okrążenie toru w czasie 41 sek. ⁴/₅, bijąc temsamem światowy rekord szybkości torowej z szybkością 219 klm. 465 m/g.

Nowy rekord dwudziestoczterogodzinny. Angielski kierowca, Gilett, który niedawno z tak wielkim nakładem pracy, sam jeden prowadząc maszynę, pobił rekord w jeździe dwudziestoczterogodzinnej, niedługo cieszył się swym wynikiem. W dniu 4 czerwca wystartował na torze Montlhery 40-konny samochód Renault, prowadzony na zmianę przez kierowców Gartfielda i Plessiera, który, mimo dwugodzinnej przerwy, spowodowanej naprawą łańcucha rozrządczego, zdołał w przeciągu dwudziestuczterech godzin przebyć przestrzeń 3384 klm. 759 m. z szybkością średnią 141 klm. 039 m/g., bijąc rekord maszyny A. C. — Giletta.

Podczas tej jazdy pobite zostały jeszcze następujące rekordy światowe: 1500 klm. przebyto w 9 g. 34 m. 17,88 sek.; 2000 klm. przebyto w 12 g. 39 m. 11,58 sek.; 2500 klm. przebyto w 15 g. 51 m. 52,50 sek.; 1500 mil przebyto w 15 g. 20 m. 13,68 sek.; w 12 godź. przebyto 1891 klm. 362 m.

Odłożone zawody. Klasyczne wyścigi na wzniesieniu Semmering, które miały być urządzone przez Automobilklub Austrji w dniu 24 maja, zostały odłożone do jesieni.

Meeting samochodowy w Spa, wyznaczony w kalendarzu sportowym na 6, 7 i 8 czerwca, odbędzie sie dopiero we wrześniu.

Automobilklub śląsko-morawski zdecydował odłożyć czechosłowackie „Tourist Trophy" do roku przyszłego, gdyż część toru, na którym miał rozegrać się ten wyścig, została zniszczona przez silną burzę.

Wyścigi rowerów z silnikami, które miały zostać zorganizowane we Francji w dniu 7 czerwca na przestrzeni około 100 km., odroczono z powodu słabego zainteresowania.

Ile jest czasopism polskich na świecie? W obrębie Rzeczypospolitej (włącznie wolnego miasta Gdańska) wychodzi 1212 dzienników i czasopism. Z tego przypada na pisma obcojęzyczne 175 i to: angielskich — 1, esperanckich — 1, francuskich — 1, litewskich — 2, niemieckich — 84, rosyjskich — 5, rusińskich — 34, żydowskich — 47. Wydawnictw specjalnych (zawodowych, sportowych, lekarskich i t. d.) mamy 374, w tem asekuracyjnych — 6, bankowych — 6, bartniczych i ogrodniczych—8, bibljograficznych i księgarskich — 6, budowlanych — 2, chemicznych i farmaceutycznych—7, cukrowniczych — 2, dentystycznych—5, drzewnych—2, elektrotechnicznych—1, felczerskich—1, filatelistycznych — 7, gorzelniczych — 1, górniczych i hutniczych — 1, graficznych i papierniczych — 2, handlowych — 24, harcerskich — 12, lekarskich — 13, leśniczych — 4, mierniczych — 2, młynarskich — 2, naftowych — 6, pedagogicznych—23, piwowarskich—1, pożarniczych — 2, prawniczych—14, przemysłowych—15, radjotechnicznych — 4, rolniczych — 32, rzemieślniczych — 18, sportowych i gimnastycznych — 21, spółdzielczych — 10, stenograficznych — 2, teatralnych, kinowych i muzycznych — 16, weterynarskich — 2, wojskowych — 8, związkowych — 85, żeglarskich i morskich — 1. Ciekawą jest statystyka pism polskich zagranicą. Pism takich posiadamy 135, i to w Stanach Zjednoczonych (102), w Anglji, Argentynie, Austrji (3), Brazylji (3), Chinach, Czechosłowacji (3), Francji (7), Japonji, Łotwie, Niemczech (9) i Rosji (3). Razem wychodzi publikacji polskich (włącznie obcojęzycznych w Polsce) na świecie 1347. Cyfra poważna i bardzo znacznie przewyższająca ilość publikacyj perjodycznych jakiegokolwiek innego państwa w całej Słowiańszczyźnie.

Dane powyższe czerpiemy z wyszłego w tych dniach „Katalogu Prasowego Para" rocznik III. 1925, wydanego nakładem Biura Ogłoszeń „Par" w Poznaniu.

Z CZASOPISM

Nr. 7 „Lotnika". Ukazał się z druku Nr. 7 „Lotnika", który stawia to pismo w rzędzie najpoważniejszych pism dwutygodniowych. Na doskonałą treść składa się artykuł inż. G. Mokrzyckiego „Drzewo czy metal", w którym autor, opierając się na swych spostrzeżeniach i ostatniej wystawie paryskiej, dowodzi wielkiej wartości i znaczenia stali w konstrukcji płatowców. Pozatem zawiera numer szereg ciekawych artykułów od własnych korespondentów: Handlowe lotnictwo holenderskie, v. Beem; Holenderski przemysł lotniczy, v. Beem; Włoskie lotnictwo komunikacyjne. Dalej: Regulamin Komisji Sportowej Konkursu szybowców, który odbędzie się w dniach 17—21 maja koło Gdyni i bogaty dział kroniki. Numer dopełnia d. c. powieści pióra Z. Marynowskiego „Ikar Zwycięzca", oraz liczne ilustracje, odtwarzające lotnictwo holenderskie i aktualne zdarzenia lotnicze. Cena egzemplarza 30 groszy. W prenumeracie 1.50 zł. kwartalnie. Adres Redakcji i Administracji Poznań, Sieroca 2.

„Lot Polski" Nr. 21 (Warszawa. Liga Obrony Powietrznej Państwa. Zamek).

Wyszedł już z druku czerwcowy numer (21) „Lotu Polskiego". Po artykule wstępnym, traktującym, jak zwykle, wydarzenia, spotykamy artykuł „Rocznica" (z powodu dwuletniej zasłużonej działalności Ligi Obrony Powietrznej Państwa) oraz ciekawą ankietę w sprawie komunikacji powietrznej w Polsce, gdzie zapoznajemy się z poglądami prezesa B. Dobrzyckiego (Tow. Aero) i dyr. Dunin-Rzuchowskiego (Aerolot). „Lot do Persji" śmiałego pilota Mittelholzera i ciekawa przygoda sterowca R. 33 są szeroko opisane. Prof. Czesław Witoszyński, nasz znakomity aerodynamik, objaśnia niemieckie i amerykańskie doświadczenia nad niemieckim wynalazkiem rotorów, o których od czasu do czasu słyszy się nieprawdopodobne nieraz plotki. Historję i metody walki z lotnictwem obrazowo przedstawia major A. Stebłowski. „Życie w błękitach" ożywia numer wesołem opowiadaniem „Pierwsza podróż powietrzna p. Albina" i wraz z bardzo licznemi i pięknie wykonanemi ilustracjami oraz zajmującą kroniką uzupełnia doskonale treść tego pierwszorzędnego u nas czasopisma.

Czytajcie „Auto"!!

ZAKŁADY GRAFICZNE STRASZEWICZÓW — WARSZAWA, LESZNO 112.

ZWYCIĘSTWA:

Polski Raid Samochodowy 1923 r.—2000 klm.

1. Austro-Daimler 17/60 HP
2. Austro-Daimler 17/60 HP

Polski Raid Samochodowy 1924 r.—2600 klm.

1. Austro-Daimler type „ADM" 10/40 HP
2. Austro-Daimler type „ADM" 10/40 HP
5. „OM" . . . . 6/24 HP
6. Austro-Daimler type „ADM" 10/40 HP
8. „OM" . . . . 6/24 HP

świadczą najlepiej jakie samochody na nasze drogi

są najlepsze

AVSTRO



WARSZAWA, WIERZBOWA 6

TEL.: 9-86, 275-22

FILJE: LWÓW, KRAKÓW, POZNAŃ, KATOWICE, GDAŃSK